А. В. Добровольский
А. Л. Манаков

ПЕРВЫЕ ГОДЫ НИВИТа



Новосибирск
2022

**СИБИРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ**

А. В. Добровольский, А. Л. Манаков

ПЕРВЫЕ ГОДЫ НИВИТа

**Новосибирск
2022**

УДК 378.665.62(571.14)(09)
ББК 74.484.7:63.3(0)61
Д56

Добровольский, **А**. **В**.

Д56 Первые годы НИВИТа / А. В. Добровольский, А. Л. Манаков ; Сибирский государственный университет путей сообщения. – Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2022. – 299 с., [12] л. вкл.

ISBN 978-5-00148-258-1

В издании раскрывается история Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта (НИВИТа) с момента его образования до военного времени (сентябрь 1934 г. – июнь 1941 г.). На основе новых архивных данных и документальных источников, материалов периодической печати в монографии описаны становление и развитие института в эти годы, организация учебного процесса, отражена научно-исследовательская работа, связь с производством, а также основные мероприятия по политико-воспитательной, культурной, физкультурной и оборонно-массовой работе. Впервые затронута тема политических репрессий и прослежено формирование традиций нашего вуза.

Издание предназначено для студентов и преподавателей Сибирского государственного университета путей сообщения – наследников славных традиций НИВИТа, а также всех тех, кто интересуется историей вуза.

УДК 378.665.62(571.14)(09)
ББК 74.484.7:63.3(0)61

Монография утверждена к изданию редакционно-издательским советом Сибирского государственного университета путей сообщения.

О т в е т с т в е н н ы й р е д а к т о р

заведующий сектором Института истории СО РАН, проф. каф. истории, культуры и искусств ГИ НГУ д-р ист. наук, проф. *М. В. Шиловский*

Р е ц е н з е н т ы :

проф. каф. истории и философии НГАСУ д-р ист. наук, проф. *Ю. И. Казанцев*;

доц. каф. отечественной и всеобщей истории НГПУ канд. ист. наук, доц. *В. И. Баяндин*

Фотоматериалы, использованные в монографии, взяты из личных архивов и документов, хранящихся в Центре истории и культуры университета (музее СГУПС)

© Сибирский государственный университет путей сообщения, 2022
© Добровольский А. В., Манаков А. Л., 2022

ISBN 978-5-00148-258-1

90-летию
Сибирского государственного
университета путей сообщения –
наследнику славных традиций
НоПИИТа – НИВИТа – НИИЖТа
ПОСВЯЩАЕТСЯ

Введение

В сентябре 2017 г. в издательстве Сибирского государственного университета путей сообщения (СГУПС) сообщения вышла монография «НИВИТ военного времени (1941–1945 гг.)». Книга вызвала большой интерес у преподавателей и студентов СГУПС, историков и всех тех, кто интересуется данным периодом. В связи с этим возникла идея исследовать предшествующий период – время становления нашего вуза. Так зародилось название новой книги – «Первые годы НИВИТа», которая охватывает историю вуза в период с сентября 1934 г. по июнь 1941 г.

К первым публикациям по истории Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта (НИВИТ) можно отнести сборники «За отличную учебу», выпущенные в 1938–1939 гг.[1] Юбилейный сборник «Школа командиров транспорта», посвященный 20-летию вуза, стал первым научным изданием[2]. В нем впервые приведен краткий очерк развития НИВИТа, помещены очерки-воспоминания о преподавателях и знаменитых выпускниках, освещена научно-исследовательская работа вуза. Двадцатилетие института было отмечено на страницах газет «Советская Сибирь», «Железнодорожник Кузбасса»[3]. Во второй половине 1950-х гг., после возобновления выхода газеты «Кадры – транспорту» (1957 г.), история вуза стала предметом постоянного внимания институтской газеты[4]. В последующие годы в рамках юбилейных мероприятий готовились и выходили печатные издания, в которых отражалась история создания нашего института. Довольно много книг было издано в год 50-летия вуза[5]. Последующее

[1] За отличную учебу : сб. ст. Новосибирск, 1938 ; За отличную учебу : сб. ст. Новосибирск, 1939. 144 с.

[2] Школа командиров транспорта : юбил. сб. 1932–1952. Новосибирск, 1952. 89 с.

[3] Двадцатилетие института // Советская Сибирь. 1952. 1 окт. ; *Кушнерев А.* Славный юбилей (к 20-летию НИВИТа) // Железнодорожник Кузбасса. 1952. 1 нояб. ; *Мацкевич С.* Содружество науки и производства // Железнодорожник Кузбасса. 1952. 1 нояб. ; К 20-летию НИВИТа // Железнодорожник Кузбасса. 1952. 12 нояб.

[4] *Кушнерев А.* Институту 25 лет (1932–1957) // Кадры – транспорту. 1957. № 5, 6. 18, 25 нояб. ; *Грушевский*. Научно-исследовательская работа кафедры эксплуатации железных дорог // Кадры – транспорту. 1957. № 10. 18 дек.

[5] НоПИИТ – НИВИТ – НИИЖТ: (Очерки истории. 50-летию института посвящается) / под общ. ред. П. И. Москалева. Новосибирск, 1981. 156 с. ; Полвека в пути: (Очерки о Новосибирском институте инженеров железнодорожного транспорта). Новосибирск, 1982. 127 с. ; Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта: НИВИТ – НИИЖТ. 50 / сост. В. И. Пусков. Новосибирск, 1982. 33 с.



десятилетие знаменовалось выходом ряда работ бывшего ректора НИИЖТа П. И. Москалева, в которых приведена летопись нашего высшего учебного заведения за 60 лет[1]. В год 70-летия вуза научно-техническая библиотека издала библиографический указатель «СГУПС: вчера, сегодня, завтра», в который вошли многие печатные публикации по истории института[2].

За последние десятилетия по истории НИВИТа следует отметить коллективное издание «Страницы истории Сибирского государственного университета путей сообщения (СГУПСа – НИИЖТа – НИВИТа)», приуроченное к 70-летию старейшего транспортного вуза Сибири, сборники очерков, воспоминаний «Традиции НИВИТа – НИИЖТа – СГУПСа», «Путевку в жизнь нам дал НИВИТ», монографию «НИВИТ военного времени (1941–1945 гг.)»[3].

Предыстория нашего вуза всецело связана с приказом Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) Союза ССР № 2287 от 30 июня 1931 г. «О реорганизации и специализации втузов железнодорожного транспорта», в девятом пункте которого записано: «Сибирский институт путей сообщения (СИИПС) в 1931 учеб. г. оставить в г. Томске и развивать в нем электромеханический и путейско-строительный факультеты с тем, чтобы по окончании строительства в г. Новосибирске нового здания института путейско-строительный факультет перевести в Новосибирск»[4].

В последующем приказе народного комиссара путей сообщения № 232/Ц от 7 апреля 1932 г. «О строительстве Новосибирского путейско-строительного института инженеров железнодорожного транспорта» ведомственной строительной организации поручалось «принять решительные меры к полному развертыванию строительства института», НКПС обязывал управление Сибстройпути «осуществить строительство учебного здания в 1932 г. в объеме 20 000 кубометров и сдать его в эксплуатацию не позднее 1 ноября 1932 г.»[5].

В сентябре 1932 г. Сибирский институт инженеров транспорта (СИИТ) был реорганизован – разделен на три самостоятельных института: первый – Томский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта (на базе преобразованного СИИТа), второй – путейско-строительный

---

[1] *Москалев П. И.* Летопись НИВИТа – НИИЖТа за 60 лет в документах и фактах. Новосибирск, 1992. 58 с. ; *Москалев П. И.* Этапы пройденного пути: Субъективные заметки по истории НИВИТа – НИИЖТа (1932–1990). Новосибирск, 1999. 116 с.

[2] СГУПС: вчера, сегодня, завтра : библиогр. указ. / сост. Н. Н. Пайвина. Вып. 1 : Общие вопросы, история. Новосибирск, 2002. С. 20–48.

[3] Страницы истории Сибирского государственного университета путей сообщения (СГУПСа – НИИЖТа – НИВИТа) / под общ. ред. К. Л. Комарова. Новосибирск, 2002. 448 с. ; Путевку в жизнь нам дал НИВИТ. Новосибирск, 2004. 224 с. ; Традиции НИВИТа – НИИЖТа – СГУПСа / авт.-сост. П. В. Грес. 2-е изд., доп. Новосибирск, 2007. 412 с. ; *Добровольский А. В.*, *Манаков А. Л.* НИВИТ военного времени (1941–1945 гг.). Новосибирск, 2017. 128 с.

[4] *Москалев П. И.* Летопись НИВИТа – НИИЖТа... С. 3 ; Страницы истории Сибирского государственного университета путей сообщения. С. 17. *Цитаты, приведенные в монографии, оформлены по правилам современной орфографии и пунктуации*.

[5] *Москалев П. И.* Летопись НИВИТа – НИИЖТа... С. 3.

институт инженеров железнодорожного транспорта (с переводом в Новосибирск); третий – институт инженеров водного транспорта, который остался в Томске (в начале 1933 г. его ликвидировали как маломощный)[1]. К моменту возникновения трех новых транспортных вузов в Сибири уже существовали Омский институт инженеров железнодорожного транспорта и Иркутский эксплуатационно-экономический институт инженеров железнодорожного транспорта (приказ наркома путей сообщения № 105/Ц от 15 февраля 1932 г.), вскоре переименованный в Восточно-Сибирский институт инженеров железнодорожного транспорта» (ВСИИТ)[2].

25 сентября 1932 г. является официальным днем рождения современного Сибирского государственного университета путей сообщения – крупнейшего транспортного вуза Сибири[3]. В этот день вышел в свет приказ народного комиссара путей сообщения СССР № 754/Ц «Об организации Новосибирского путейско-строительного института инженеров железнодорожного транспорта», в котором предписывалось: «В соответствии с Постановлением ЦИК и СНК СССР от 23.06.1930 г. о проведении специализации многофакультетных институтов в отраслевые вузы ПРИКАЗЫВАЮ: 1) организовать с 1 сентября 1932 г. в Новосибирске на базе путейско-строительного факультета бывшего Сибирского института инженеров транспорта **самостоятельный** (*выделено нами. – Авт*.) путейско-строительный институт инженеров железнодорожного транспорта в специально отстроенном для него здании; 2) установить во вновь открываемом институте следующие специальности: а) ремонт и содержание пути; б) постройка и изыскание железных дорог; в) здания; г) водоснабжение; д) искусственные сооружения»[4].

Новосибирский вуз получил официальное сокращенное название – НоПИИТ. Организация и размещение в Новосибирске такого института «были вызваны перспективами развития Кузбасса и необходимостью подготовки инженерных кадров для железнодорожной сети Сибири, обеспечивающей связь Кузнецкого угольного бассейна с промышленностью Урала»[5].

Приказом НКПС по личному составу № А13/Ц от 3 апреля 1932 г. директором строящегося Новосибирского путейско-строительного института инженеров транспорта был назначен Сергей Емельянович Пропастин. Это был кадровый военный, прошедший горнило Первой мировой войны в должности командира роты (1915–1918 гг.), член ВКП(б) с 1917 г., участник Гражданской войны на Северном, Польском и Кавказском фронтах (1919–1921 гг.), кавалер ордена Красного Знамени[6]. На первых порах ему пришлось быть завхозом, строителем, бухгалтером и организатором формирующегося профессорско-преподавательского состава и студенческого коллектива НоПИИТа.

---

[1] Историческая справка // Кадры – транспорту. 1933. № 31. 7 нояб.

[2] *Третьяков В. Г.* Исторические предпосылки возникновения и развития железнодорожного вуза в Иркутске в 1932–1934 гг. // Культура. Наука. Образование. 2010. № 3 (16). С. 18.

[3] *Верескун В. Д.* Сибирский государственный университет путей сообщения // 200 лет транспортному образованию в России. М., 2009. С. 256.

[4] Страницы истории Сибирского государственного университета путей сообщения. С. 17.

[5] *Кушнерев А. М.* Институту 25 лет (1932–1957) // Кадры – транспорту. 1957. № 5. 13 нояб.

[6] *Москалев П. И.* Летопись НИВИТа – НИИЖТа… С. 4.



Первая группа студентов бывшего СИИТа (250 чел.) прибыла в Новосибирск в конце сентября. Первая лекция в стенах недостроенного учебного корпуса НоПИИТа состоялась 2 октября 1932 г. Занятия проходили в две смены, часто при мигающем свете коптилок, в аудиториях, которые после занятий превращались в жилые комнаты. В то время лектору или преподавателю несколько раз за день приходилось прерывать занятия потому, что монтеры или водопроводчики, спешно доделывая монтаж электропроводки или отопления, своей работой нарушали нормальный ход занятий. «С этим мирились – нужно было одновременно строить и учиться. Сегодня – субботник, завтра – учеба. Мы сами строились и учились», – писал С. Е. Пропастин[1]. Начало истории нашего вуза нашло отражение в первых строках современного гимна нашего университета:

Тридцатые годы –
Романтики всходы,
Ударный стахановский труд.
В заснеженной шири,
В далекой Сибири
Заложен был наш институт.
И здание строили ребята-герои,
И песни слагала молва.
Трудились до пота,
И эта работа
Их практикой первой была...[2]

Первые занятия проводили 25 преподавателей, из них пять профессоров. В числе первых преподавателей, прибывших со студентами из Томска, был проф. С. А. Введенский (курс железнодорожного пути), проф. В. Е. Еврейсков (курс постройки и проектирования железных дорог), проф. В. М. Завадский (курс строительного производства), проф. А. И. Прибытков (курс инженерной геодезии), ассистенты Г. А. Коновалов, Н. Ф. Козулин, В. Н. Желязовский, А. А. Савелов[3]. Потом вернулись из отпусков (и переехали в Новосибирск) еще несколько преподавателей.

В ноябре 1932 г. в институт прибыла вторая партия студентов. «Из Томска в Новосибирск приехало 405 студентов… С приемом на первый курс 195 чел. институт охватывал в 1932/33 учеб. г. 600 студентов»[4] (по другим данным – 569[5]).

---

[1] *Пропастин С. Е.* Пламенный привет борцам за высокое качество учебы // Кадры – транспорту. 1934. № 12–13. 1 мая.

[2] Традиции НИВИТа – НИИЖТа – СГУПСа. С. 6.

[3] НоПИИТ – НИВИТ – НИИЖТ. С. 9–12 ; *Дюнин К. А.* Так много прожито и пережито... // Путевку в жизнь нам дал НИВИТ. Новосибирск, 2004. С. 21 ; Профессора Сибирского государственного университета путей сообщения: биогр. спр. В 3 т. Т. 1. НИВИТ (1932–1953 гг.) / авт.-сост. В. С. Матвиенко. Новосибирск, 2017. С. 30–36, 43–47, 48–52, 99–100.

[4] Историческая справка // Кадры – транспорту. 1933. № 31. 7 нояб.

[5] *Москалев П. И.* Летопись НИВИТа – НИИЖТа… С. 5.

В первый учебный год студенческий контингент НоПИИТа распределялся следующим образом: две группы IV курса, девять групп III курса, три группы II курса и четыре группы I курса»[1]. 1 декабря 1932 г. при кафедре «Геодезия» была открыта первая институтская геодезическая лаборатория. 9 декабря 1932 г. вышел первый номер газеты «Кадры – транспорту», которая до сих пор является официальным печатным органом нашего вуза. Но «болезни» организационного периода, как писали впоследствии очевидцы, ощущались почти весь год: не хватало помещений, не было кабинетов, лабораторий и оборудования для них.

Весь наличный контингент студентов распределялся по четырем специальностям: «Путь», «Изыскания и постройка», «Здания», «Мосты». На первых порах в институте было создано семь кафедр[2]. В декабре 1932 г. в институтской газете «Кадры – транспорту» впервые появляется информация про факультеты. Приказом по НоПИИТу ассистент К. И. Андреев назначается «учебным секретарем учебной части с 1 января 1933 г. с исполнением обязанностей декана факультета искусственных сооружений»[3]. В феврале 1933 г. учебная часть предложила руководству института распределить кафедры по факультетам. Мы приводим полный перечень кафедр НоПИИТа, чтобы современное поколение могло получить определенное представление о характере учебной работы в первые годы деятельности вуза. К факультету «Постройка и изыскания железных дорог» были прикреплены 14 кафедр: «Механизация работ»; «Железнодорожный путь»; «Изыскание и проектирование»; «Электрификация железной дороги»; «Постройка железной дороги»; «Станции»; «Строительные работы»; «Транспортная гидрометрия»; «Геодезия»; «Мостовая гидрология»; «Гидравлика»; «Инженерная геология»; «Электротехника»; «Путевые машины». К факультету «Мосты» отнесли шесть кафедр: «Сопромат»; «Теория сооружения»; «Инженерные конструкции»; «Мосты»; «Гидротехнические сооружения»; «Электросварка». Факультет «Здания» принял под свое руководство четыре кафедры: «Строительные материалы»; «Водоснабжение и канализация»; «Здания»; «Рисование». К учебной части института были отнесены 12 кафедр общеобразовательных и общественных дисциплин: «Математика»; «Химия»; «Физика»; «Теоретическая механика»; «Методы изображения»; «Немецкий язык»; «Диамат»; «Теория советского хозяйства»; «Ленинизм»; «Экономика транспорта»; «Марксистская теория техники»; «Педагогика»[4]. К сожалению, документально подтвердить сведения о

[1] Кадры – транспорту. 1933. № 31. 7 нояб. ; По страницам газеты (1933 г.) // Сибирский государственный университет путей сообщения : офиц. сайт. URL: http://www.stu.ru/about/index.php?page=2944 (дата обращения: 15.01.2021).

[2] Заключительный отчет о работе Новосибирского института инженеров транспорта за 1933/34 учеб. г. // Государственный архив Новосибирской области (ГАНО). Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 2. Л. 22.

[3] Приказ по дирекции института от 31 декабря 1932 г. // Кадры – транспорту. 1933. № 5. 5 янв.

[4] Кафедры прикреплены к факультетам // Кадры – транспорту. 1933. № 8. 12 февр. ; По страницам газеты (1933 г.) // Сибирский государственный университет путей сообщения : офиц. сайт. URL: http://www.stu.ru/about/index.php?page=2944 (дата обращения: 15.01.2021).

деятельности первых институтских факультетов сегодня не предоставляется возможным в связи с тем, что все нормативные документы (приказы, распоряжения) НоПИИТа – НИВИТа до 1936 г. не сохранились. В последующих публикациях газеты «Кадры – транспорту» названы фамилии заведующих факультетами: «построечно-эксплуатационный» факультет – Н. Ф. Козулин, «факультет мостовой специальности» – К. И. Андреев[1]. В то же время надо заметить, что в период НоПИИТа факультеты существовали номинально, так как весь учебно-воспитательный процесс был построен на принципах единоначалия. В начальный период деятельности института главную роль в организации учебного процесса играли учебный отдел и вузовские кафедры, идейно-воспитательной работой занимались партийно-комсомольские органы. Количество и названия кафедр на конец 1933/34 учеб. г. подтверждается годовым отчетом института за 1933/34 учеб. г.[2]

Приказом народного комиссара путей сообщения СССР № 122/Ц от 1 марта 1933 г. Новосибирскому институту инженеров транспорта было присвоено почетное наименование «15-летия Октября»[3]. 20 марта в институте был открыт первый военный кабинет, где установили ежедневное дежурство командного состава с 19 до 22 ч. «Кадры – транспорту» писали, что этот кабинет должен стать центром массовой военной работы: «При кабинете имеется военная библиотечка, плакаты, макеты, электрифицированные плакаты винтовки и пулемета. Каждый студент, посещая военный кабинет, имеет возможность, получая консультацию, подготовиться к сдаче норм на значок ГТО по военному разделу 1-го комплекса»[4].

К концу первого учебного года в НоПИИТе насчитывалось 569 студентов, в большинстве своем это были рабочие (парттысячники, имевшие большой стаж партийной и профсоюзной работы)[5]. Вуз развернул подготовку будущих инженеров по четырем специальностям: путейцев, строителей, изыскателей, мостовиков. Штатный преподавательский состав увеличился почти в два раза – 42 чел.[6] В канун первомайских праздников С. Е. Пропастин писал: «Наш институт оказался здоровым детищем пятилетки. Преодолевая все трудности, мы росли качественно и количественно. В прошедшем учебном году каждый месяц мы привлекали новых научных сотрудников. Укреплялся студенческий состав»[7].

Осенний набор 1933/34 учеб. г. составил 206 чел., и во втором учебном году в НоПИИТе за парты сели уже 712 студентов[8]. В первом семестре в коллектив института добавились две группы из бывшего (ликвидированного в

[1] Кадры – транспорту. 1933. № 14–15. 29 марта.

[2] Заключительный отчет о работе Новосибирского института инженеров транспорта за 1933/34 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 2. Л. 22–23.

[3] Кадры – транспорту. 1933. № 14–15. 29 марта ; *Москалев П. И.* Летопись НИВИТа – НИИЖТа... С. 5.

[4] Открыт военный кабинет // Кадры – транспорту. 1933. № 14–15. 29 марта.

[5] Тридцатилетие Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. С. 15 ; НоПИИТ – НИВИТ – НИИЖТ. С. 12.

[6] Историческая справка // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Л. 3.

[7] Кадры – транспорту. 1934. № 12–13. 1 мая.

[8] Кадры – транспорту. 1934. № 31. 7 нояб. ; *Москалев П. И.* Летопись НИВИТа – НИИЖТа... С. 5.

Томске) водного института. Затем НоПИИТ принял под свое крыло студентов расформированного Омского электромеханического института инженеров железнодорожного транспорта[1].

В декабре 1933 г. Центральное управление подготовки кадров (ЦУПКадр) НКПС приняло Положение о строгом регламентированном внутреннем распорядке транспортных учебных заведений. Введение такого положения, писала газета «Кадры – транспорту», «имеет исключительно важное политическое значение и ставит своей целью привить учащимся твердую трудовую революционную дисциплину, способствующую повышению качества учебы и укреплению обязательной военной подготовки»[2]. Приказом Наркомата путей сообщения от 15 декабря 1933 г. Новосибирский путейско-строительный институт инженеров транспорта был переведен на военизированный, регламентированный внутренний распорядок: «Должность директора института была заменена на должность начальника института, введена должность военного помощника начальника института и инспектора для проведения в жизнь данного распорядка»[3]. Регламентированный внутренний распорядок был введен в НоПИИТе приказом начальника института. В вузе вводилось суточное дежурство по институту, факультетам, группам, на кухне и в столовой. Было установлено также дежурство дневальных на этажах общежития. «Проработка положения ЦУПКадра, – писала институтская газета, – показала, что некоторой части студенчества такие порядки не нравятся, есть разговоры, что они нужны только армии. Это нездоровое понимание должно быть изжито. По всем таким настроениям должен быть дан здоровый отпор»[4]. В апреле 1934 г. Наркомат путей сообщения СССР принял решение о слиянии двух транспортных вузов Сибирского региона. «Огромная работа по строительству и реконструкции Сибирских железных дорог, требующая большого количества высококвалифицированных инженерных кадров, – писалось в приказе НКПС № 87/Ц от 8 апреля 1934 г. "Об объединении Иркутского и Новосибирского институтов инженеров железнодорожного транспорта и о мероприятиях по укреплению работы ТомИИТа и НИИТа", – особо ставит вопрос о быстрейшем развертывании и укреплении транспортных сибирских втузов – ТомИИТа и НИИТа»[5]. Эти вузы планировали сделать главными центрами по подготовке транспортных инженерных кадров для Сибири, а также научными центрами, оказывающими дорогам консультационную помощь и помощь в проведении на дорогах необходимых для транспорта научно-исследовательских работ. Начальни-

[1] Тридцатилетие Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. С. 7.

[2] Транспорту нужны дисциплинированные командиры // Кадры – транспорту. 1933. № 34. 8 дек.

[3] Заключительный отчет о работе Новосибирского института инженеров транспорта за 1933/34 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 2. Л. 38.

[4] Кадры – транспорту. 1933. № 34. 8 дек.

[5] *Москалев П. И.* Летопись НИВИТа – НИИЖТа... С. 6 ; Страницы истории Сибирского государственного университета путей сообщения. С. 18.

кам обоих институтов (Ветрову и Пропастину) приказывалось провести объединение в первой половине апреля с тем, «чтобы 15 апреля 1934 г. начать нормальную работу эксплуатационного факультета в Новосибирске, подготовив все необходимые помещения для размещения студентов»[1]. Так был закрыт, согласно приказу ЦУПКадра НКПС № 12 от 25 апреля 1934 г., Восточно-Сибирский институт инженеров транспорта (Иркутск), и весь факультет «Движение и грузовая работа» (с полным контингентом студентов и несколькими преподавателями) переведен в Новосибирск.

По состоянию на 1 мая 1934 г. общий контингент обучающихся в НоПИИТе (вместе с рабфаком) составил уже почти 1 500 студентов[2]. В предмайском социалистическом соревновании среди вузов, втузов и техникумов Новосибирска НоПИИТ впервые завоевал переходящее Красное знамя[3].

В 1934 г. состоялся первый институтский выпуск: «Дипломы инженера получили 33 человека: 13 строителей и 20 изыскателей»[4]. На конец 1933/34 учеб. г. в институте работали 18 кафедр, в штате числилось 68 чел., среди них 6 профессоров (без ученых степеней), 14 доцентов (без ученых степеней), 46 ассистентов, старших преподавателей[5]. После укрупнения вуза приказом НКПС от 10 июля 1934 г. НоПИИТ был переименован в Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта (НИИТ)[6].

Через два месяца совместным приказом народного комиссара обороны СССР и народного комиссара путей сообщения СССР № 129 от 9 сентября 1934 г. Новосибирский путейско-строительный институт (*в приказе указано прежнее название вуза*) был реорганизован в Новосибирский институт военных инженеров железнодорожного транспорта (НИВИТ) с принятием особого устава, регламентирующего структуру и организацию учебного процесса[7]. Так в Новосибирске в 1934 г. появился особый военизированный вуз – НИВИТ. Бывший слушатель НИВИТа, а позднее ректор НИИЖТа (1971–1990 гг.) П. И. Москалев считал, что «создание такого уникального вуза, единственного в СССР, было связано с напряженностью на границах с милитаристской Японией. Были еще свежи в памяти конфликты на Китайско-Восточной железной дороге (1928 г.). Поэтому нужны были инженеры железнодорожного транспорта, подготовленные, в том числе, и в военном отношении»[8].

Как и в предыдущем издании, мы составили хронику учебно-производственной и социально-политической жизни НИВИТа (сентябрь 1934 – июнь

---

[1] Страницы истории Сибирского государственного университета путей сообщения. С. 18.
[2] Кадры – транспорту. 1934. № 12–13. 1 мая.
[3] Там же.
[4] Тридцатилетие Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. С. 17.
[5] Кадры – транспорту. 1934. № 12–13. 1 мая.
[6] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 2. Л. 39.
[7] НИВИТ: историческая справка // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Введение.
[8] *Москалев П. И.* Этапы пройденного пути: Субъективные заметки по истории НИВИТа – НИИЖТа (1932–1990). С. 36.

1941 гг.) на основе архивных материалов, приказов НИВИТа по личному составу и производственным вопросам, публикаций институтской газеты «Кадры – транспорту» (прил. 1). При этом следует отметить, что в исследуемый период названия ряда структурных подразделений института порой не совпадали с их официальными наименованиями. Так, например, факультет «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» зачастую называли путейско-строительным факультетом, чаще всего – «Путь», «Путь и путевое хозяйство». Факультет «Здания на железнодорожном транспорте» порой именовали инженерно-строительным факультетом или в сокращенном виде – «Здания». Факультет «Движение и грузовая работа» в различных документах фигурирует как эксплуатационный факультет, «Движение». Для удобства в работе и облегчения в восприятии материала мы постарались придерживаться официальных названий факультетов.

Авторы выражают признательность сотрудникам Государственного архива Новосибирской области, работникам архива Сибирского государственного университета путей сообщения, которые бережно хранят документы нашего вуза (фонд 1100) и оказали реальную помощь в подготовке данного издания. Ценные документальные материалы получены нами в Центре истории и культуры (музее) нашего университета, из частной коллекции выпускника НИИЖТа В. Н. Чащихина, который поделился с нами уникальными фотографиями нивитовцев 1930-х гг., помог классифицировать и подготовить к печати фотоматериал.



ГЛАВА 1
Начало истории: первый учебный год НИВИТа

На 1 сентября 1934 г. в Новосибирском институте инженеров железнодорожного транспорта числилось по штату 1 055 студентов и 63 преподавателя, из них 8 профессоров[1]. Совместным приказом народного комиссара обороны СССР и народного комиссара путей сообщения СССР № 129 от 9 сентября 1934 г. Новосибирский путейско-строительный институт был реорганизован в Новосибирский институт военных инженеров железнодорожного транспорта (НИВИТ) с принятием особого устава, регламентирующего структуру и организацию учебного процесса[2]. Решение о переводе гражданского вуза на военизированное положение было принято в предельно сжатые сроки[3]. В совместном приказе институт был указан даже с первоначальным названием, хотя Постановлением НКПС от 10 июля 1934 г. НоПИИТ был переименован в Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта (НИИТ). Это произошло после перевода в Новосибирск факультета «Движение и грузовая работа» Восточно-Сибирского института инженеров железнодорожного транспорта и закрытия этого вуза в Иркутске[4].

В новой структуре Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта были утверждены три факультета: «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», «Движение и грузовая работа», «Здания на железнодорожном транспорте»[5]. Были образованы новые специализированные (военные) кафедры: «Восстановление железных дорог и устройство на них заграждений», «Военные сообщения», «Тактика»[6]. Все приказы НИВИТа по личному составу и производственным вопросам за 1932–1935 гг., к сожалению, уничтожены, и это создает серьезные трудности для восстановления начальной истории нашего вуза. Но благо, что в Государственном архиве Новосибирской области сохранились годовые отчеты руководства о работе НИВИТа за 1934/35 и 1935/36 учеб. гг., а также современные исследователи имеют свободный доступ к номерам институтской многотиражной газеты «Кадры – транспорту» за соответствующие периоды.

Занятия в институте в новом учебном году начались 1 октября 1934 г. в связи с тем, что решением Западно-Сибирского крайкома ВКП(б) и крайисполкома от 7 сентября 1934 г. все вузы, втузы и техникумы были мобилизованы на хлебоуборку. Это решение краевых партийно-государственных органов диктовалось затягиванием уборочной кампании по всей Сибири (по состоянию на 5 сентября убрано 43 % посевных площадей).

---

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 1.

[2] НИВИТ : историческая справка // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Введение.

[3] Приказ народного комиссара обороны СССР и народного комиссара путей сообщения СССР № 129 от 9 сентября 1934 г. издан во исполнение Постановления Совета труда и обороны СССР от 10 июля 1934 г.

[4] Приказ ЦУПКадра НКПС № 12 от 25 апреля 1934 г. о закрытии Иркутского института инженеров транспорта // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 2. Л. 1.

[5] *Кушнерев А. М.* Путь института // Школа командиров транспорта. С. 8.

[6] *Москалев П. И.* Летопись НИВИТа – НИИЖТа... С. 7.

Приказом начальника института с 8 сентября 1934 г. все курсы были сняты с учебы и направлены на уборку урожая. На общем собрании факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» студенты постановили: «Считаем себя мобилизованными на хлебоуборку, которую обязуемся провести по-боевому и без потерь, соблюдая строгую дисциплину, развернув соцсоревнование и ударничество между группами и индивидуально среди студентов». Они решили вызвать на соревнование факультет «Движение и грузовая работа» (*далее – «Движение»*)[1]. Вызов путейско-строительного факультета на образцовое проведение хлебоуборки в колхозах и совхозах был принят движенцами. Более месяца НИВИТ пробыл на уборочной, в результате этого, констатировалось в отчете, «каждая академическая группа потеряла минимум 150 ч, вследствие чего первый семестр и даже начало второго были перегружены: студенты имели до 8 ч нагрузки ежедневно. Это не могло не сказаться на качестве учебы»[2]. После завершения сельскохозяйственных работ в институте родилась идея издать сборник «Институт на уборке», в выпуске которого приняли участие проф. В. М. Завадский, и. о. доц. Н. С. Мещеряков, и. о. доц. А. Я. Куранов, преподаватель Я. М. Пекарский, слушатели Ронжин, Григорьева, Штырляев[3].

В связи с военизированием института в сентябре 1934 г. была проведена врачебно-контрольная комиссия студентов и преподавателей на годность к обучению в специализированном высшем учебном заведении. Согласно решению врачебной и мандатной комиссий по состоянию здоровья из института «отсеяли» 106 студентов, которых, по распоряжению ЦУПКадра НКПС, перевели в другие транспортные вузы[4]. В результате тщательного отбора по социальному положению классово чуждыми элементами признали восьмерых студентов, в том числе по группе рабочих – шестерых, по группе колхозников – двоих.[5] Из группы 37 были исключены студенты Горский (сын кулака), Новоселов (сын заводчика), которых якобы покрывал старшина группы Литвак[6]. Мандатная комиссия вуза также признала классово чуждыми элементами двух преподавателей и предложила уволить из института «по собственному желанию» заведующего кафедрой математики, и. о. проф. С. М. Васильева, проф. кафедры «Химия» Бутова[7].

В связи с военизированием института срочно потребовалось внести изменения в учебные планы, ввести ряд новых дисциплин, разработать новые программы, скорректировать существующие. Как пояснял в газете «Кадры – транспорту» секретарь учебной части Шибких, учебный процесс «пришлось пересоставить по только что полученным планам – это и привело к тому, что постоянного расписания академических занятий нет и раньше 1 октября быть не может»[8]. К началу академических занятий в институте было закреплено

---

[1] Выше соцсоревнование и ударничество // Кадры – транспорту. 1934. № 1 (69). 10 сент.

[2] Заключительный отчет о работе Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта за 1934/35 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 4–5.

[3] *Рыжков Н*. Выпустим сборник об уборочной кампании // Кадры – транспорту. 1934. № 7 (74). 12 окт. ; Ударники работают над сборником // Кадры – транспорту. 1934. № 8 (75). 20 окт.

[4] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 2.

[5] Там же. Л. 2 об.

[6] Гнездо чужаков // Кадры – транспорту. 1934. № 6 (73). 8 окт.

[7] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 3.

[8] К новому учебному году (из беседы с уч. секретарем учебной части тов. Шибких) // Кадры – транспорту. 1934. № 1 (69). 10 сент.

распределение помещений по факультетам: «Четвертый этаж первого учебного корпуса – эксплуатационный факультет. Первый, второй и третий этажи занимали путь, изыскания и мосты»[1].

Следует отметить, что в «стартовый» учебный год НИВИТ вступил с укомплектованными кадрами преподавателей и улучшенной материальной базой. За летний период была переоборудована геодезическая лаборатория; введены в эксплуатацию электротехническая, физическая и химическая лаборатории; оформлен кабинет геологии и петрографии, в стадии завершения находился эксплуатационный кабинет[2]. В середине октября ожидалось прибытие из Иркутска лаборатории СЦБ и связи.

В начале 1934/35 учеб. г. на повестке дня остро стал вопрос о радиофикации института. К 1 сентября планировалось установить 300 телефонных и 25 репродукторных точек, но ввели только 90. Невыполнение плана объяснялось отсутствием телефонных аппаратов, перегруженностью работников узла учебной работой[3]. После резкой критики редакции газеты «Кадры – транспорту» с ноября эта работа заметно активизировалась.

За лето значительно пополнилась библиотека института (за счет фондов бывшего ОмИИТа). Если к концу 1933/34 учеб. г. в фондах библиотеки было 34 548 томов, то на начало нового учебного года в библиотеке числилось уже более 80 000 книг. Весь фонд разделили на следующие части: фундаментальную (включающую наиболее ценные книги для преподавателей), научно-исследовательскую, учебную, библиотеку рабфака, библиотеку художественной литературы. С 1934 г. вузовская библиотека стала получать обязательный экземпляр каждого нового издания советских издательств[4].

В начале нового учебного года НИВИТ получил известие о том, что институт отмечен Почетной грамотой по итогам второго тура Всесоюзного соревнования как втуз, неуклонно поднимающий качество своей работы. «Но это не дает право нам успокаиваться на достигнутых результатах, – писалось в передовой статье институтской газеты, – а требует еще большего подъема, обеспеченного большими возможностями, в новых условиях, более оборудованного и располагающего лучшим преподавательским составом втуза»[5]. Конкретные недостатки работы вуза были проанализированы в публикации М. Коковихина «Институт во Всесоюзном соревновании»[6]. Руководство вуза призвало «партийно-комсомольские организации групп шире развернуть движение ударничества, организовать помощь слабым студентам, развернуть групповое и индивидуальное соревнования за скорейшую ликвидацию недочетов и недостатков прошлого учебного года. На III тур Всесоюзного соревнования вузов и втузов институт поставил задачу «учиться не ниже, чем на "хорошо", и изжить все отставания и "неуды"»[7].

В конце октября 1934 г. в институте начала работать так называемая комиссия по чистке. В статье «К чистке партии» газета «Кадры – транспорту» писала: «Предстоящая чистка партийной организации нашего института должна быть

[1] Учебная часть к началу учебного года // Кадры – транспорту. 1934. № 7 (74). 12 окт.
[2] Там же.
[3] О радиофикации // Кадры – транспорту. 1934. № 8 (75). 20 окт.
[4] Учебная часть к началу учебного года // Кадры – транспорту. 1934. № 7 (74). 12 окт.
[5] Выйти в передовые // Кадры – транспорту. 1934. № 8 (75). 20 окт.
[6] Кадры – транспорту. 1934. № 7 (74). 12 окт.
[7] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 5.

встречена каждым коммунистом в отдельности и всем студенческим коллективом новой волной соцсоревнования и ударничества, новыми более высокими показателями в академ-производственной жизни»[1]. В течение месяца на открытых собраниях заслушивались отчеты членов партии (преподавателей и студентов) о повышении их политического уровня, об академической успеваемости и производственных результатах по месту работы, о выполнении партийных поручений, об участии в общественной жизни института. В качестве примера приводим выписку из характеристики на партийного организатора института Н. Гаврилова: «На работе тов. Гаврилова многим из наших коммунистов многому следует поучиться. Учиться чуткому, безукоризненно внимательному подходу к каждому коммунисту, студенту, к каждому осуществленному мероприятию, учиться деловой, большевистской борьбе и работе по реализации всех мероприятий партии и правительства, учиться тому, как обеспечить идейную вооруженность партийной организации, организовав борьбу против малейшего отклонения от генеральной линии партии»[2]. Несколько студентов-партийцев показали полную политическую безграмотность: студент Л. Геранькин (группа 55) не смог ответить на вопрос о партийной демократии; студент И. Немцев (рабфак) продемонстрировал незнание материалов XVII съезда партии; студент Страдеев не смог определить разницу между членами и кандидатами в члены партии[3]. За политическую неграмотность комиссия порекомендовала перевести из членов ВКП(б) в кандидаты Митянина, Горшкова, И. С. Гилева, в сочувствующие – Дудика, Макушина, Пьянкова[4].

В ходе партийной чистки были выявлены молодые члены партии, скрывшие при поступлении в институт свое истинное социальное положение: студент Н. Марченко на поверку оказался сыном торговца, тесно сотрудничавшего с колчаковцами; Б. Демин – сын урядника, высланного за пределы Дальнего Востока; отец М. Сидельникова – бывший семеновец, арестованный за активную борьбу против советской власти. «Только чистка партии помогла точно определить подлинное лицо этой троицы», – констатировала в одном из номеров газета «Кадры – транспорту»[5]. В конце 1934 г. из института были исключены как социально чуждые элементы студенты С. Панов (сын попа), Семин, Зюкин, родственники которых были раскулачены еще до поступления их в вуз[6].

Серьезный и строгий спрос был предъявлен к членам партии, занимающим в институте руководящие и административные должности, профессорско-преподавательскому составу. Преподавателям пришлось держать настоящий экзамен по основам марксизма-ленинизма, особенно по материалам только что прошедшего XVII съезда ВКП(б), отвечать за качество преподавания, отчитываться о выполнении партийных поручений и общественной работы. Довольно критическую оценку своей работы дал начальник института С. Е. Пропастин в редакционной статье, посвященной 17-й годовщине Октября. Он

---

[1] Кадры – транспорту. 1934. № 6 (73). 8 окт.

[2] Большевик (Из чистки партийного организатора института тов. Гаврилова) // Кадры – транспорту. 1934. № 20–21 (88–89). 16 дек.

[3] Чистка вскрывает наши недостатки // Кадры – транспорту. 1934. № 13 (81). 14 нояб.

[4] Из итогов персональной чистки // Кадры – транспорту. 1934. № 23–24 (91–92). 28 дек.

[5] Кулацкая спайка развалила работу группы 55 // Кадры – транспорту. 1934. № 18–19 (86–87). 10 дек.

[6] Извлечь урок // Кадры – транспорту. 1934. № 18–19 (86–87). 10 дек. ; Гнать шкурников // Кадры – транспорту. 1934. № 23–24 (91–92). 28 дек.

честно признался, что, несмотря на ряд положительных достижений, во вверенном ему высшем учебном заведении есть много проблем и даже вопиющих недостатков: «Нет настоящей большевистской борьбы за хорошие материально-бытовые условия студенчества. В общежитии грязь. В некоторых комнатах нашли себе приют клопы и тараканы. Умывальники почти отсутствуют, нет канализации. Нехватка электролампочек»[1]. Далее начальник НИВИТа писал, что партийно-массовая воспитательная работа в институте протекает слабо. Профком почти прекратил свою работу. Не организовано ни одного кружка по изучению марксистско-ленинской теории, политчасы не проводятся. В условиях развала партийно-массовой работы начальник института предложил парткому «на основе жесточайшей критики и самокритики наладить дело единоначалия в руководстве со стороны парторганизации», повысить персональную ответственность членов партии за выполнение порученного дела, максимально использовать в этих целях кампанию и результаты чистки первичной партийной организации НИВИТа.

Комиссия по чистке завершила свою работу 10 декабря 1934 г. «Помещаемые сегодня выводы и предложения комиссии по чистке являются не только фотографией нашей институтской действительности, – писали в передовой статье газеты «Кадры – транспорту», – но и программой для дальнейших действий»[2]. В этом же номере были опубликованы «Выводы и предложения комиссии по чистке первичной парторганизации НИВИТа», которые продублировали в институтской газете 21 декабря 1934 г. За месяц комиссия провела тщательную проверку работы НИВИТа по подготовке к учебному году, организации социалистического соревнования и ударничества, реализации планов строительства, организации питания слушателей, а также проверила работу отдела рабочего снабжения (ОРС) и хозяйственной части.

В разделе по учебной работе комиссия по чистке отметила определенные достижения института в части подготовки его к новому учебному году: «…рост числа лабораторий с 3 до 6, кабинетов с 4 до 15, рост библиотечного фонда с 34 548 до 81 000 томов, полную реализацию финансовых средств на приобретение оборудования – 325 000 р. Парткомиссией было также выявлено улучшение качественного состава преподавателей института (партийная прослойка – 27 %, комсомольская – 3 %; по социальному происхождению: из рабочих – 34 %, из крестьян – 20 %, детей служащих – 6 %)»[3]. Положительно комиссия отметила наличие учебных планов, графиков, программ, разработку частных методик по ряду кафедр.

В то же время комиссия по чистке указала руководству НИВИТа на ряд серьезных недостатков в организации учебной работы: «1) Продолжающиеся перебои с расписаниями; 2) из 71 преподавателя 10 человек должны быть заменены как классово чуждые; 3) из 31 кафедры, утвержденной приказом НКПС, десять замещены несоответствующими кадрами, в том числе три вакантных кафедры; 4) ряд преподавателей несерьезно готовится к лекциям, такие как А. М. Горчаков, И. П. Семин, Ширинский; 5) руководители обще-

[1] Решения ЦК ВКП(б) – в жизнь // Кадры – транспорту. 1934. № 11–12 (79–80). 7 нояб.

[2] Программа действий // Кадры – транспорту. 1934. № 20–21 (88–89). 16 дек.

[3] Выводы и предложения комиссии по чистке // Кадры – транспорту. 1934. № 22–23 (90–91). 21 дек.

ственно-экономических кафедр требуют укрепления и по качеству подготовки, и как педагоги; 6) общеинститутский балл по учету успеваемости за два текущих месяца 3,35 – низок»[1].

В оценке состояния партийной работы в НИВИТе комиссия по чистке констатировала, что «парторганизация к чистке партии пришла недостаточно подготовленной… Идейно-политический уровень коммунистов слабый, часть коммунистов не знает решений XVII съезда партии, устава, программы и основных решений партии. Идейно-политической работой коммунистов парторганизация серьезно не занималась. Парторганизация, формально перестроившись после решений XVII партсъезда, по существу лица своего не изменила»[2].

Комиссия по чистке выдвинула конкретные предложения руководству вуза, партийному комитету, профкому и комитету комсомола по устранению выявленных недостатков. Комиссия поручила: «…парткому (Г. Г. Гаврилов) немедленно разработать конкретно практические мероприятия по изжитию извращений и недостатков, вскрытых в ходе чистки. В январе 1935 г. заслушать на парткоме доклад начальника института тов. Пропастина и начальника учебной части тов. Половкина о проделанной работе»[3]. В результате чистки было исключено из партии 14 чел., переведено в кандидаты 12 чел., в сочувствующие – 9 чел. Среди исключенных из партии были преподаватели А. Д. Пузо, Н. Ф. Козулин (доцент), слушатели Н. В. Марченко, И. Я. Сипкин, Л. А. Николаев, М. А. Моисейчук, Н. К. Баранов, А. Д. Милов, И. М. Немцев, Н. И. Цветков, Е. Г. Яковлев, А. К. Свиридов, И. И. Андреев[4].

НИВИТ с глубокой скорбью воспринял трагическое известие об убийстве члена Политбюро ЦК ВКП(б), секретаря ЦК, секретаря Ленинградской партийной организации С. М. Кирова. «На удар классового врага сильнее сплотим ряды вокруг партии, ленинского ЦК, Политбюро и тов. Сталина», – такова была резолюция общего собрания коллектива института. «Ответим врагу за гибель дорогого Сергея Мироновича Кирова мощной волной соцсоревнования, лучшими образцами учебы и трудовой дисциплины», – вторила на своих страницах газета «Кадры – транспорту»[5]. В этом же номере были опубликованы статьи «Кулацкая спайка развалила работу гр. 55», «Извлечь урок», призывающие усилить борьбу за классовую чистоту студенческих рядов и немедленно исключить из института социально чуждые элементы. На последующем собрании слушателей, научных работников и служащих НИВИТа, проходившем 23 декабря, в связи с экстренным сообщением правительства о расследовании дела по убийству С. М. Кирова участниками единодушно была принята резолюция о применении высшей меры наказания ко всем членам бывшей зиновьевской антипартийной группы, обвиненным в развязывании террора против вождей большевистской партии[6].

На декабрь 1934 г. в стране были назначены выборы в местные Советы. «Предстоящие перевыборы Советов, – писала институтская газета, – имеют ис-

---

[1] Кадры – транспорту. 1934. № 22–23 (90–91). 21 дек.

[2] Выводы и предложения комиссии по чистке // Там же.

[3] Там же.

[4] Из итогов персональной чистки // Кадры – транспорту. 1934. № 20–21 (88–89). 16 дек.

[5] Кадры – транспорту. 1934. № 18–19 (86–87). 10 дек.

[6] Резолюция митинга НИВИТа 23 декабря // Кадры – транспорту. 1934. № 23–24 (91–92). 28 дек.

ключительно политическое значение для всей общественности Советского Союза»[1]. На период отчетно-перевыборной кампании руководство вуза поставило задачи 100-процентного участия профессорско-преподавательского состава и слушателей в отчетных собраниях, обеспечения классового содержания хода кампании, направления в Советы лучших представителей института, которые «будут бороться за реализацию наказов Совету, за выполнение тех задач, которые перед Советами ставит партия, давая отпор всем и всяким попыткам классово чуждых элементов повлиять на нормальный ход кампании»[2]. В этом же номере редакция газеты критически высказалась о работе действующих депутатов: «К сожалению, мы не имеем возможности сейчас судить о самой работе нашей депутатской группы, так как до настоящего времени они ни словом не обмолвились о выполнении своих непосредственных задач»[3]. Резкой критике подвергся руководитель депутатской группы преподаватель А. Д. Пузо, который, несмотря на ряд поручений парткома отчитаться о своей работе, прислал в редакцию газеты «набор общих фраз широкого масштаба, трактующих о задачах Советов вообще и членов его в частности, и ни одного слова о работе самого тов. Пузо, а также всей депутатской группы»[4]. Через месяц ассистента А. Д. Пузо исключат из партии.

В течение 1934/35 учеб. г. произошли некоторые изменения в профессорско-преподавательском составе НИВИТа. Заведующий кафедрой «Электротехника», проф. П. И. Рощин был переведен ЦОПКадром НКПС в Днепропетровский институт железнодорожного транспорта (ДИИТ). В июне 1935 г. прямо на рабочем месте умер заведующий кафедрой «Геология», проф. А. И. Прибытков[5]. Заведующие кафедрами математики (проф. Васильев) и химии (проф. Бутов) были уволены по предложению мандатной комиссии. За кратчайший период времени НИВИТ «потерял» четырех профессоров, что явно негативно сказалось на состоянии учебного процесса.

На конец 1934/35 учеб. г. семь институтских кафедр замещались лицами, имеющими ученое звание профессора. Кафедру «Железнодорожный путь» возглавлял проф. С. А. Введенский, «Проектирование и постройка железных дорог» – проф. В. Е. Еврейсков, «Теоретическая механика» – проф. А. О. Рейн, «Конструкции» – проф. Н. И. Молотилов (по совместительству), «Математика» – и. о. проф. Гецов, «Строительное производство» – и. о. проф. В. М. Завадский, «Перевозочная эксплуатация»[6] – кандидат наук, доцент Э. И. Сафраган[7]. Остальные 11 кафедр замещались и. о. доцентов и даже ассистентами, как, например, кафедры геологии и петрографии, физики, химии и др. Позднее в годовом отчете начальник вуза С. Е. Пропастин писал: «Неоднократные ходатайства перед ЦОПКадром НКПС телеграфно, письменно и лично об укреплении НИВИТа высококвалифицированными кадрами и даже специальное решение

---

[1] Лучших ударников, передовиков учебы – выберем в Советы // Кадры – транспорту. 1934. № 13 (81). 14 нояб.

[2] Там же.

[3] О работе депутатской группы // Кадры – транспорту. 1934. № 13 (81). 14 нояб.

[4] Там же.

[5] Профессора Сибирского государственного университета путей сообщения. Т. 1. С. 100.

[6] *В 1930-е гг. название кафедры звучало как «Перевозочная эксплоатация». В монографии будем придерживаться современного написания слова.*

[7] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 3.

Всесоюзного комитета по высшему техническому образованию (ВКВТО) по этому вопросу, в кото-ром ЦОПКадру НКПС было предложено укомплектовать институт высококвалифицированными кадрами, остались не выполненными»[1].

В декабре 1934 г. в институте начинается кампания по подготовке к зимней экзаменационной сессии. Средний балл по учету успеваемости НИВИТа за прошлый учебный год был довольно низкий – 3,62. Результаты летней экзаменационной сессии 1933/34 учеб. г. выглядели следующим образом: отличных отметок – 15,2 %, хороших – 35,2 %, удовлетворительных – 45,7 %, неудовлетворительных – 3,9 %[2]. Во время работы комиссии по чистке (ноябрь – декабрь) слушатели вуза показали еще более низкие результаты – средний балл 3,35. По итогам проверки коллективу НИВИТа была поставлена задача повысить успеваемость – «учиться на "хорошо"»[3].

В декабрьских номерах институтской газеты «Кадры – транспорту» были введены соответствующие рубрики про успеваемость, появились различные статьи и заметки на эту тему, были заведены «Доска почета» и «Доска позора». Для примера приводим характерные заголовки декабрьских номеров газеты: «С фронта учебы», «За лучшую подготовку к зачетной сессии», «Ждем дела», «К зачетной готовятся плохо», «Направить вверх кривую успеваемости», «За работу еще не взялись», «Пустые обещания», «Ударить по двойкам», «Не чешутся». В номере за 10 декабря 1934 г. опубликована текущая академическая успеваемость слушателей в разрезе специальностей (табл. 1).

Таблица 1

Специальность	Средний академ. балл	Кол-во двоек	Академ. балл членов ВКП(б)	Академ. балл членов ВЛКСМ	Академ. балл беспартийных
Здания	3,42	56	3,27	3,33	3,50
Изыскания	3,41	67	3,38	3,45	3,44
Путь	3,10	73	3,41	3,46	3,35
Эксплуатация	3,32	148	3,40	3,29	3,30
Итого	3,34	344	3,37	3,39	3,38

По итогам зимней зачетной сессии слушатели НИВИТа получили следующие отметки: «отлично» – 15 % (265), «хорошо» – 36 % (617), «удовлетворительно» – 47 % (832), «неудовлетворительно» – 2 % (27); не аттестованы – 13 чел.[4] Средний балл по зимней зачетной сессии составил 3,64. Таким образом, по результатам зимней сессии коллектив НИВИТа наглядно показал, что поправил ситуацию по учебе, справился с партийным поручением.

Позитивные сдвиги были закреплены по итогам весенней зачетной сессии. На 1 июля 1935 г. институт имел следующие показатели: «отлично» – 25 %, «хорошо» – 40 %, «удовлетворительно» – 33 %, «неудовлетворительно» – 2 %. Средний балл – 3,86[5]. В годовом отчете руководство вуза представило динамику успеваемости (средний балл) за 1934/35 учеб. г.: на 1 октября – 3,66; на 1 декабря –

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 3.
[2] Институт во Всесоюзном соревновании // Кадры – транспорту. 1934. № 7 (74). 12 окт.
[3] Выводы и предложения комиссии по чистке // Кадры – транспорту. 1934. № 22–23 (90–91). 21 дек.
[4] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 4.
[5] Там же. Л. 4 об.

3,39; на 1 февраля – 3,62; на 1 апреля – 3,60; на 1 мая – 3,70; на 1 июля – 3,86[1]. Довольно низкие оценки и большое количество двоек в первой половине учебного года объяснялось тем, что большую часть из них дали слушатели первых курсов, которые пришли в институт без достаточной подготовки по ряду предметов. Кроме того, как уже отмечалось выше, в начале учебного года институт больше месяца пробыл на уборочных работах, в результате чего каждая академическая группа потеряла, как минимум, 150 ч. В последующем это отразилось в серьезной перегрузке слушателей, сказалось на качестве учебы[2]. Тем не менее, отмечало руководство института, профессорско-преподавательским составом и общественностью была развернута не только большая разъяснительная работа, но и конкретная, предметная деятельность, вылившаяся в повышении взаимных требований к подготовке к занятиям, в приближении преподавателей к слушателям, в разработке и обсуждении лучших методов преподавания на кафедрах и т. д. Партийная, комсомольская и профсоюзная организации сумели развернуть большую агитационно-массовую работу и добились того, что преподаватели и студенты осознали личную ответственность за результаты своего труда, сосредоточили основное внимание на организации и совершенствовании учебного процесса, на учебе. За 1934/35 учеб. г. отсев студентов по институту составил 206 чел. (19,5 % по отношению ко всему составу слушателей). При этом надо учесть, что 106 чел. были отчислены в начале учебного года по решению врачебной и мандатной комиссий и только 40 чел. за неуспеваемость.

Повышая требования к знаниям слушателей, руководство института стало предъявлять более серьезные требования и к качеству преподавания. «Все кафедры, – писалось в годовом отчете, – в порядке выполнения институтского соцдоговора, разработали свои частные методики преподавания, в которых учитывались все особенности преподавания различных дисциплин и имеющиеся возможности насыщения учебного процесса иллюстративным и практическим материалом. Были разработаны детализированные программы и рабочие планы. Проведена увязка этих детализированных программ между родственными кафедрами»[3]. Кафедры занялись изучением причин отставания студентов, условиями их работы в аудиториях и на дому. Ряд преподавателей стали регулярно посещать студентов в общежитии. В результате этой работы слушатели овладели методами самостоятельной работы с книгой, о чем свидетельствовало увеличение оборота книг в библиотеке, а также последующее улучшение показателей по учебе.

С целью повышения качества учебного процесса в практику работы были введены отчеты кафедр о своей работе в институтской газете «Кадры – транспорту». Заведующий кафедрой теоретической экономики И. Т. Вологжин информировал, что до начала 1934/35 учеб. г. в институте была общая кафедра социально-экономических наук; в результате реорганизации созданы кафедра диамата и ленинизма, кафедра теоретической экономики, на которой преподавали следующие дисциплины: политэкономию, экономическую политику, экономику железнодорожного транспорта. Отчет кафедры уместился в три предложения: «Проделанная экономкафедрой работа сравнительно небольшая: утверждены программы по политэкономии и экономической политике. В порядке текущего

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 4 об.
[2] Там же. Л. 5.
[3] Там же. Л. 5 об.

руководства систематически принимаются меры в исправлении недочетов преподавания отдельных работников кафедры. Состоялось заседание кафедры со старшинами групп института, где были заслушаны отчеты преподавателей и принято решение по поднятию качества лекций и семинарских занятий»[1]. На перспективу кафедра разработала и утвердила план самообразования и научно-исследовательской работы преподавателей, включилась в работу по созданию кабинета ленинизма, взяла на себя обязательства по руководству семинаром пропагандистов и командирской политучебы, запланировала подготовку коллективного очерка по работе одной из ударных бригад Паровозоремонтного завода станции Омск.

Кафедра перевозочной эксплуатации (заведующий Э. И. Сафраган) отчиталась, что за весьма небольшой отрезок времени своего существования проделана работа по составлению общих учебных и рабочих программ, сделаны заказы на новейшие учебники, введена в практику демонстрация на лекциях наглядных пособий в виде схем, чертежей, карт, а также оборудован кабинет эксплуатации[2]. Ближайшие планы кафедры связаны с пополнением кабинета новейшей аппаратурой и приборами по экспуатационнной работе транспорта.

Заведующий кафедрой «Инженерная геология и петрография» В. Г. Петров с гордостью заявил, что теперь их кафедра имеет единственный профильный кабинет в Новосибирске, где «полностью представлены образцы пород не только отдельных районов СССР, но и заграницы»; что благодаря связям с Петрографическим институтом Академии наук СССР и Ленинградским институтом прикладной минералогии в нашем институте имеется подбор образцов пород по целому ряду стран (США, Италия, Финляндия, Дания, Испания и др.)[3]. Кафедра геологии и петрографии наладила контакты с Западно-Сибирским геологоразведочным трестом, с рядом строительных и производственных организаций. И если в прошлом году студентам приходилось верить преподавателям на слово, то теперь «лекции и практические занятия полностью обеспечены иллюстрационным материалом»[4]. В настоящее время кафедра и лаборатория занялись подбором местных, естественных строительных материалов и полезных ископаемых, так как большинству выпускников вуза придется работать в условиях Сибири, а также подготовкой методического пособия – руководства «Вечная мерзлота и строительство на ней».

С февраля 1935 г. при кафедре «Энергетика» начала функционировать электротехническая лаборатория. Она была оснащена современным (по меркам времени) электротехническим оборудованием, представлена 20 практическими работами, к которым были написаны отдельные методические руководства, и обладала пропускной способностью в 56 чел.[5]

Руководство и общественность НИВИТа приложили немало усилий по созданию нормальных условий для самостоятельной работы студентов. В первую очередь был составлен и утвержден план общественной работы, собраний и заседаний, согласно которому в институте проводились все общественные мероприятия. Во исполнение Постановления ЦК ВКП(б) об общественной работе студентов было

---

[1] *Вологжин И*. Итоги и перспективы работы экономкафедры // Кадры – транспорту. 1934. № 11–12 (79–80). 7 нояб.

[2] *Сафраган Э. И*. Как работает кафедра перевозочной эксплуатации // Там же.

[3] *Пекарский Я*. Кафедра инженерной геологии и петрографии // Там же.

[4] Там же.

[5] Открываем электротехническую лабораторию // Кадры – транспорту. 1935. № 8 (101). 23 февр.

строго установлено, что слушатели не должны быть загружены этой работой более 4 ч в неделю[1]. Нечетные числа целиком посвящались академической работе, а выходной день использовался по личному усмотрению слушателей.

В январе 1935 г. коллектив института, как и вся страна, единогласно поддержал приговор Военной коллегии Верховного суда СССР по делу Г. З. Зиновьева, Г. Е. Евдокимова, Л. Б. Каменева и др. На общем собрании слушателей, научных работников и рабочих НИВИТа грозно клеймили агентов контрреволюции, «горячо приветствовали справедливый приговор Верховного суда над контрреволюционной подпольной зиновьевской группой»[2]. В принятой резолюции решили продолжить производственный поход имени С. М. Кирова, проверить выполнение принятых обязательств, добиться повышения академического балла по институту до четырех.

На очередном митинге от 26 января 1935 г. весь НИВИТ скорбил по поводу преждевременной смерти члена Политбюро ЦК ВКП(б), заместителя председателя Совнаркома СССР В. В. Куйбышева. «Мы обязуемся еще теснее сплотить свои ряды вокруг большевистской партии и ее ленинского ЦК, вести борьбу за чистоту своих рядов»[3]. В резолюции митинга коллектив института обязался оказать помощь Томской железной дороге в части повышения квалификации ее работников, шире развернуть соцсоревнование и движение ударничества, усилить борьбу за качество учебы. В институте был объявлен еще один производственный поход – имени В. В. Куйбышева.

С 1935 г. в коллективе НИВИТа разворачивается беспощадная борьба за чистоту своих рядов. В начале февраля в институтской газете появляется статья «Будем бдительны», в которой изобличался слушатель IV курса Васьков, скрывший от комиссии по чистке свою принадлежность к кулацкой семье, предоставивший фиктивные документы при вступлении в партию и при поступлении в институт. «Васьков в течение четырех лет подло обманывал партию и всю нашу общественность. Партия выкинула его из своих рядов. Васьков исключен из института»[4]. 10 февраля 1935 г. на общем собрании парторганизации НИВИТа разбиралось антипартийное поведение преподавателя кафедры ленинизма и диамата К. Лайзана. Еще во время работы комиссии по чистке (октябрь – декабрь 1934 г.), писала газета, к нему возникло много вопросов по поводу взглядов на классы и классовую борьбу, оценке деятельности троцкистско-зиновьевской оппозиции. Письменные и устные объяснения К. Лайзана не добавили ясности в этих вопросах. Созданная вскоре комиссия выяснила, что во время борьбы с троцкистско-зиновьевской оппозицией в предшествующие годы (1926–1928 гг.) он был активным членом парторганизации Ленинградского госуниверситета, но в борьбе с оппозицией не принимал участия и против нее никогда не выступал[5]. После XVII съезда ВКП(б) на лекциях он стал «протаскивать» антипартийные взгляды на классы, заявляя,

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 6.

[2] Резолюция общего собрания слушателей, научных работников НИВИТа // Кадры – транспорту. 1935. № 29 (97). 26 янв.

[3] Резолюция митинга слушателей, научных работников, рабочих и служащих НИВИТа 26 января 1935 г. // Кадры – транспорту. 1935. № 30 (98). 31 янв.

[4] Будем бдительны // Кадры – транспорту. 1935. № 5 (98). Февр.

[5] Решение парторганизации НИВИТа от 10 февраля // Кадры – транспорту. 1935. № 7 (100). 17 февр.

что в СССР якобы сложились два класса – рабочий класс и крестьянство, и совершенно игнорировал единоличное крестьянство. Во время чистки он заявил, что заблуждался и признал свои ошибки, дал обещание разъяснять эти вопросы в духе решений партии, но, как оказалось на деле, не выполнил обещания. На одном из семинаров, сразу же после убийства С. М. Кирова, на вопрос слушателей: «Как могли Зиновьев и Каменев докатиться до террора?» – преподаватель К. Лайзан заявил, что Зиновьев и Каменев являются «непоследовательными большевиками», подчеркнув при этом, что они были ближайшими учениками В. И. Ленина. По мнению проверяющих, он даже «не сделал попытки разоблачить Зиновьева, Каменева и их подонков как самых злейших врагов партии и рабочего класса»[1]. Общее партийное собрание постановило: тов. Лайзана, члена ВКП(б) с 1925 г. (партийный билет № 19633186), служащего, исключить из партии как двурушника. Вскоре был исключен из партии и преподаватель рабфака, бывший троцкист Губин.

В очередной статье «Повысить классовую настороженность» редакция газеты «Кадры – транспорту» привела подслушанные антисоветские разговоры преподавателей, как-то: «Голодный профессор учит сытых студентов» (преп. А. А. Чигарин), «Не верьте ничему, что бы вам ни читали, ни говорили» (проф. С. А. Введенский). А один из преподавателей якобы вообще дал характеристику Троцкому как большому организатору революционных побед[2]. Автор статьи Н. Рыжков заявил, что со стороны командования и дирекции института нет еще достаточно решительных мероприятий, направленных на замену классово чуждых преподавателей.

Надо отметить, что руководство института очень внимательно отнеслось к критическим замечаниям комиссии по чистке, особенно в части организации вопросов политического просвещения и марксистско-ленинского воспитания. В приказном порядке в вузе ввели политчас (1 ч в неделю). В первом полугодии 1935 г. на политчасах были «проработаны» следующие вопросы: январский Пленум ЦК ВКП(б), троцкистско-зиновьевская оппозиция, материалы XVII съезда партии, приказы наркома Л. М. Кагановича и др.[3] С началом второго семестра 1934/35 учеб. г. тема партийного просвещения буквально прописалась на страницах газеты «Кадры – транспорту», регулярно поднималась на всех собраниях, нашла отражение в факультетских стенгазетах. С февраля 1935 г. в газете «Кадры – транспорту» была заведена постоянная рубрика «В помощь партучебе».

В февральском номере институтской газеты беспощадной критике подверглись члены партии – слушатели Варенов и Белоглазов, которые «заслуживают внимания партийной общественности не только своим безобразным отношением к партийному просвещению, но и безразличным отношением к своему политическому росту вообще»[4]. В мартовском номере было проанализировано состояние марксистско-ленинской учебы комсомольцев специально-

[1] Решение парторганизации НИВИТа от 10 февраля // Кадры – транспорту. 1935. № 7 (100). 17 февр.
[2] Кадры – транспорту. 1935. № 7 (100). 17 февр.
[3] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 19 об.
[4] К вопросам партийного просвещения // Кадры – транспорту. 1935. № 5 (98). Февр.

стей «Здания» и «Изыскания». И если в адрес партийной и комсомольской организаций изыскателей в целом были высказаны положительные отзывы, то политическая работа будущих строителей получила отрицательное заключение: «Партийная и комсомольская организации специальности «Здания» не проявили достаточной бдительности, не сумели правильно организовать работу кружков марксистско-ленинского воспитания с тем, чтобы на них разъяснять сущность контрреволюционного троцкизма, не научили понимать ленинские положения»[1]. Редакция газеты порекомендовала институтскому бюро ВЛКСМ всесторонне рассмотреть персональные дела тех товарищей (Кузнеченко, Иванова), от которых исходит распространение контрреволюционных идей и извращенное понимание ленинского учения.

Результатом такой целенаправленной работы руководства, партийной и комсомольской организаций НИВИТа стало то, что к концу учебного года системой политпросвещения было охвачено 86 % слушателей (751 чел.). В институте было создано 37 студенческих кружков политучебы, в том числе: 10 кружков по изучению истории ВКП(б) (190 чел.); 16 кружков по изучению основ ленинизма (308 чел.); 10 кружков текущей политики (190 чел.); 2 кружка по изучению ленинских работ (27 чел.). При дирекции НИВИТа было организовано 12 партийных школ (кружков) для преподавателей и обслуживающего персонала. Средняя посещаемость политзанятий среди членов ВКП(б) составила 98 %, комсомольцев – 94 %, беспартийных – 95 %[2].

Для расширения технического кругозора будущих специалистов на базе вуза создали лекторий, в котором читали лекции ведущие инженеры и преподаватели. Цикл тематических лекций преподавателя-архитектора А. М. Прибытковой был посвящен истории архитектуры (10 лекций), проф. С. А. Введенский прочитал спецкурс (5 лекций) на тему «Динамическое воздействие подвижного состава на путь». Лекции геофизика В. Г. Петрова были посвящены проблемам вечной мерзлоты, а декан факультета «Здания» Ф. П. Сивочкин познакомил слушателей с новейшими металлическими конструкциями. Общие законы механики были раскрыты в ряде лекций проф. А. О. Рейна, а ассистент Г. А. Коновалов прочитал лекцию на тему «Физика в свете развития производительных сил»[3]. В целях ознакомления с практикой современного строительства руководство вуза организовало регулярные выезды преподавателей и слушателей на строительные объекты Новосибирска, такие как Дом науки и культуры (будущий Оперный театр), железнодорожный вокзал и другие стройплощадки.

В 1934 г. были подготовлены и сданы в печать научные труды проф. С. М. Васильева «Практическая номография» и проф. А. И. Прибыткова «Геодезия» (часть 2), учебное пособие доц. Н. Ф. Козулина «Реорганизация и постройка железных дорог», методическая разработка ассист. А. А. Савелова по вопросам математических кривых[4].

---

[1] Вооружить каждого комсомольца полноценной марксистско-ленинской теорией // Кадры – транспорту. 1935. № 10 (103). 23 марта.

[2] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 19 об.

[3] Там же. Л. 10.

[4] Учебная часть к началу учебного года // Кадры – транспорту. 1934. № 7 (74). 12 окт.

В 1935 г. НИВИТ отпечатал в типографии свое первое научное издание – «Труды Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта» (выпуск I) тиражом 500 экз.[1] В этом сборнике были представлены статьи проф. В. Е. Еврейскова «Оползни на Батракском косогоре и борьба с ними», науч. сотр. В. И. Успенского «О новом варианте формулы для определения коэффициента фильтрации», инженера К. Н. Коржавина «К вопросу об определении максимального расхода воды в малых искусственных сооружениях». Выпуск первого научного сборника горячо приветствовался всей научной общественностью, хотя, как показало время, он не сыграл ведущей роли в активизации научно-исследовательской работы вуза. Представленные в сборнике статьи в большей степени раскрывали сферы научных интересов конкретных исследователей и реально были далеки от актуальных проблем развития железнодорожного транспорта Сибири. Но важен сам факт начала.

Первые шаги по становлению научно-исследовательской работы в НИВИТе можно отнести к началу 1935 г., когда институт начал активно приобретать оборудование для учебных лабораторий, а также получил в наследство лабораторное оборудование от ВСИИТа и от бывшего Сибирского филиала Центрального научно-исследовательского института транспортного строительства (СибЦИС). Наиболее ценными оказались следующие приобретения:

1) мерзлотно-грунтовая лаборатория СибЦИСа, которая являлась научно-исследовательской точкой Академии наук СССР;

2) мостоиспытательная станция, имеющая специальный оборудованный вагон и производящая испытания и обследования мостов (на железных дорогах Сибири и Дальнего Востока мостоиспытательная станция приобрела большой опыт работы, оперативные службы дорог начали принимать во внимание сделанные ей заключения);

3) техническая группа стока и мостовой гидрологии, оказывающая большую помощь железным дорогам Сибири и Дальнего Востока в обследовании и изучении регуляции сооружений и режима рек[2].

В план научно-исследовательской работы НИВИТа на 1935 г. были включены следующие виды работ и заказов: кредиты ЦОПКадра НКПС для научно-исследовательской работы научных работников и кафедр на сумму 20 000 р.; заказы Томской железной дороги – 146 300 р.; заказы Экскаваторного треста – 9 000 р.; заказы Сибстройпути – 82 100 р.; заказы Уссурийской железной дороги – 8 000 р.; заказы Восточно-Сибирской железной дороги – 8 000 р.; заказы Забайкальской железной дороги – 6 000 р.; заказы ЦИСа (без финансирования)[3]. Руководство вуза прекрасно понимало, что заказы железных дорог и прочих заказчиков по существу не относятся к научно-исследовательской работе. Но договорные (хозрасчетные) финансовые средства во много раз превышали размеры государственного кредитования на научные исследования, а также позволяли научным сотрудникам института попутно, пользуясь подходящими материалами и данными обследований и испытаний, выполнять

[1] Труды Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта. Новосибирск : Типография № 1 Уполкрайлита, 1935. Вып. 1. 67 с. Экземпляры этого издания сохранились в Государственном архиве Новосибирской области, научно-технической библиотеке СГУПС, а также в Центре истории и культуры (музее) нашего университета.

[2] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 12.

[3] Там же. Л. 12 об.

тематику научных работ. В силу этого в первые годы существования вуза научно-исследовательская работа преподавателей и сотрудников НИВИТа играла прикладную, второстепенную роль.

С самого начала своего существования НИВИТ стал прилагать усилия для налаживания связей с производством, с конкретными предприятиями, с руководством Томской железной дороги. В первый год институт выделил железнодорожникам 15 своих пропагандистов для производственных кружков политучебы. За январь – июнь 1935 г. преподаватели института доц. Д. И. Муретов (кафедра «Электротехника»), И. П. Семин (кафедра «Подвижной состав и тяга поездов») прочитали 18 лекций для работников узловой станции Новосибирск. В июне, по решению Запсибкрайкома ВКП(б), на помощь Томской железной дороге был сформирован строительный отряд численностью 30 чел., а также целевая бригада в составе семи отличников факультета «Движение и грузовая работа», которые провели разъяснительную работу по реализации приказов наркома путей сообщения тов. Л. М. Кагановича по ускорению оборота вагонов и борьбе с авариями[1]. На летнюю производственную практику НИВИТ направил на объекты Томской железной дороги 18 студентов III курса путейско-строительного факультета. Кроме того, отдельные предприятия и ведущие специалисты Томской железной дороги стали втягиваться в сотрудничество с институтом путем подготовки (разработки) тем для дипломного проектирования, консультирования дипломников, открытия на производстве школ передового опыта.

В начале 1934/35 учеб. г. на повестку дня был поставлен вопрос о создании в институте университета культуры. Первой этот вопрос подняла редакция газеты «Кадры – транспорту»[2]. На собрании заведующих кафедрами 27 октября 1934 г. образовалась инициативная группа, которая избрала организационное бюро, в состав которого вошли начальник института С. Е. Пропастин, заведующие кафедрами И. Т. Вологжин, С. М. Васильев, Э. И. Сафраган, временно исполняющий должность редактора газеты Н. Рыжков. Инициативная группа поручила оргбюро до 20 ноября представить на рассмотрение общего собрания научных работников смету и подробный план работы университета культуры[3].

И сразу же в адрес оргбюро «посыпались» различные предложения: проф. А. И. Прибытков заявил, что в будущем университете культуры он сможет прочитать ряд лекций по астрономии, преподаватели кафедры иностранных языков (К. Ф. Даммер, Н. П. Еврейскова) предложили включить цикл лекций по истории родного языка и русской литературы, по истории языков других народов и зарубежной литературе, а также по истории литературы древних времен. Но, как показала жизнь, создание университета культуры затянулось по времени.

Руководство вуза прекрасно осознавало провалы в организации культурно-массовой работы. В номере газеты «Кадры – транспорту» от 7 ноября 1934 г. С. Е. Пропастин писал: «С культурным обслуживанием студенчества дела не лучше. Радиофикация общежитий не закончена, красных уголков совсем нет, на

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 14 об.

[2] Организуем университет культуры // Кадры – транспорту. 1934. № 8 (75). 20 окт.

[3] *Сафраган Э. И.* Создаем университет культуры: избрано оргбюро // Кадры – транспорту. 1934. № 11–12 (79–80). 7 нояб.

читальный зал выписывается по 2 экз. центральных газет, средства для организации кабинета ленинизма не отпускают. Полки библиотеки художественной литературы совершенно не заполнены, а имеющиеся 1 000 экземпляров все расходятся по рукам, чтобы прочитать литературную новинку, нужно записываться в очередь. Самодеятельные музыкальные и хоровые кружки совершенно отсутствуют. Кинопостановки не удовлетворяют зрителя, картины ставятся не чаще одного раза в шестидневку, а концерты еще более редкое явление»[1].

Студенты и общественники тоже резко критиковали профком и заведующего клубом (тов. Васякина) за неудовлетворительное состояние культурно-массовой работы. Во-первых, выделенное под клуб помещение совмещалось со спортивно-гимнастическим залом и явно не отвечало задачам времени. «Если убрать из зала клуба несколько лозунгов, говорящих о чистке партии, то не останется больше ничего, что говорило бы, что в этом помещении клуб»[2]. И во-вторых, вся клубная работа, по мнению активистов-слушателей, сводилась «к постановке кое-когда кинокартин, иногда концертов, и то силами Гостеатра, и жалкой работе тщедушных кружков клуба»[3].

Полный завал в подготовке зимних каникул стал предметом серьезного разбирательства в институте. Редакция газеты «Кадры – транспорту» стала инициатором созыва совещания руководителей общественных организаций и руководства института, на котором заслушали всех ответственных и «безответственных» лиц. На деле оказалось, что «клуб не имел планов работы; комсомол "думал что-то сделать", но ничего конкретного не было намечено, а председатель профкома просто развел руками и расписался в своей бездеятельности»[4]. По итогам разборок появился совместный план зимних каникул, а вскоре и деньги – 6 000 р. от администрации и 1 000 р. от профсоюза. В последующий период руководство вуза стало уделять больше внимания вопросам культурно-массовой работы, побуждать (а то и заставлять) партийные, профсоюзные и комсомольские организации со всей ответственностью подходить к этому участку работы.

Во втором семестре 1934/35 учеб. г. ситуацию удалось существенно подправить. Так, в план подготовки ко дню Красной армии были включены беседы на международные темы, спортивные соревнования по стрельбе и сдача норм ГТО, спецвыпуски газеты «Кадры – транспорту» и стенгазет, праздничное оформление учебного корпуса, общежития и подсобных предприятий. Ряд кафедр совместно с библиотекой запланировали сделать выставки по учебно-производственным показателям, боевой подготовке, истории Гражданской войны. Клуб обязали подготовить праздничный концерт собственными силами[5]. Последующие планы подготовки и проведения массовых, общественно-политических мероприятий стали согласовываться и утверждаться начальником института.

---

[1] *Пропастин С. Е.* Решение ЦК ВКП(б) – в жизнь // Кадры – транспорту. 1934. № 11–12 (79–80). 7 нояб.

[2] Профком не желает заниматься клубной работой // Кадры – транспорту. 1934. № 23–24 (91–92). 28 дек.

[3] Там же.

[4] Профком, клуб и комсомол не занимались подготовкой // Кадры – транспорту. 1935. № 30 (98). 31 янв.

[5] Ко дню Красной армии // Кадры – транспорту. 1935. № 7 (100). 17 февр.

За январь – июль 1935 г. клуб представил вниманию зрителей 60 кинокартин (из них 5 детских), 16 концертов, 5 постановок, 4 «разных вечера»[1]. Было организовано три массовых (одновременно до 300 чел.) посещений театра. В апреле 1935 г. институт приобрел звукоговорящую киноустановку. В годовом отчете руководство вуза написало, что на конец учебного года кружковой работой (хоровой, духовой и струнной музыки, изобразительной, фортепианной игры, затейников, танцев и др.) охвачено около 35 % коллектива. Кроме клубных кружков при фотолаборатории работали три фотокружка с охватом около 60 слушателей. При радиоузле существовал кружок радиолюбителей в составе 12 чел.

В свое время комиссия по чистке акцентировала внимание, что в институтской библиотеке имеется более 81 000 экз. книг и совершенно отсутствует художественная литература. Комиссия обязала начальника учебной части М. М. Половкина в месячный срок «приобрести необходимое количество, но не менее 1–2 тыс. томов художественной литературы современных писателей и классиков»[2]. В январе 1935 г. при институте был открыт филиал Книгоцентра, в котором имелась как техническая, так и художественная литература. Отдел художественной литературы (как филиал институтской библиотеки) начал работать со второго семестра. В нем сразу же зарегистрировались 864 читателя. Оборот книг библиотеки художественной литературы (4 080 томов) составил около 10 книг на абонемент в год. «С художественной литературой, – информировало руководство вуза, – положение явно неудовлетворительное. Ее недостаточно даже для удовлетворения самого ограниченного спроса. А спрос большой. Особенно недоставало классиков и пролетарских писателей»[3].

На конец первого учебного года НИВИТа в вузе имелись два оборудованных красных уголка, передвижные библиотеки художественной литературы, читальный зал с мягкой мебелью. Охват подпиской на газеты и журналы в коллективе составил 100 %. Главным образом выписывали областную газету «Советская Сибирь», так как подписки на центральные газеты лимитировались городским бюро Союзпечати. Институтская газета «Кадры – транспорту» печаталась тиражом 500 экз. Начальник НИВИТа С. Е. Пропастин информировал руководящие органы, что «лимитирование центральных газет стесняет культурную работу и политвоспитание в институте. Нужно увеличить число выделяемых подписок на центральные газеты, по крайней мере, втрое»[4].

Гораздо лучше в НИВИТе обстояли дела с проведением физкультурной работы. В штатном расписании института был утвержден кабинет физкультуры (ФК)[5] со следующим штатом: старший преподаватель – 1, младшие преподаватели – 2, рабочий кабинета – 1, уборщица – 1[6]. За кабинетом ФК были закреплены подсобные помещения: спортивно-гимнастический зал, лыжная база, ка-

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 16 об.
[2] Выводы и предложения комиссии по чистке // Кадры – транспорту. 1934. № 22–23 (90–91). 21 дек.
[3] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 16.
[4] Там же.
[5] Самостоятельная кафедра физкультуры, согласно приказу Всесоюзного комитета по делам ФК и спорта при СНК СССР и Всесоюзного комитета по делам высшей школы при СНК СССР от 11 июля 1939 г. № 314/424, в НИВИТе будет организована с 1 сентября 1939 г. См.: Приказ по НИВИТу от 5 августа 1939 г. № 321 // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 84.
[6] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 18.

бинет самоконтроля и инвентарная комната. Спортивно-гимнастический зал, совмещенный с клубом, был укомплектован, примерно, на 80 %. Лыжная база находилась здесь же, за загородкой, и не вмещала всего количества лыжного инвентаря (215 пар лыж). В зимний период заливался небольшой каток.

В первом учебном году НИВИТа при кабинете ФК работали секции: фехтовальная, охватывающая 7 чел., охотничья – 10 чел., гимнастическая – 60 чел., шахматная 78 чел., спортивных игр – 462 чел.[1] Занятия по секциям проводились либо штатными преподавателями в порядке общественной нагрузки, либо активистами из числа лучших спортсменов-слушателей.

В октябре 1934 г. кабинет ФК учредил спартакиаду на лучшую физическую подготовку с учетом показателей академической успеваемости по физкультуре, участия в общественно-физкультурной работе и результатов массовых соревнований (по определенным видам спорта). За лучшие показатели победители награждались переходящим Красным знаменем кабинета ФК с занесением на нем наименования факультета (группы), занявшего первое место[2]. В марте 1935 г. были подведены промежуточные итоги первого тура спартакиады. По зимним видам спорта лидировали студенты специальности «Изыскания»[3] (табл. 2). А через три месяца, в июне 1935 г., с учетом результатов по летним видам спорта кабинет ФК вручил переходящее Красное знамя за лучшую постановку спортивно-технической работы представителям специальности «Эксплуатация»[4].

Таблица 2

Специальность	Место						Общий результат
	Лыжи					Хоккей	
	50 км	20 км	10 км (м)	10 км (ж)	Трамплин		
Здания	4	1	3	4	3	2	III
Эксплуатация	1	3	2	3	2	4	II
Изыскания	3	2	1	1	1	3	I
Путь	2	4	4	2	4	1	IV

За 1934/35 учеб. г. в институте были проведены две спартакиады по спортивной гимнастике, две спартакиады по волейболу, по одной спартакиаде по лыжам, хоккею, легкой атлетике, баскетболу и теннису. Кроме того, был организован военный переход слушателей на 35 км. За год было организовано 11 встреч по волейболу, 5 – по теннису, 1 – по футболу, проведено 5 показательных выступлений гимнастов на различных спортплощадках и сценах[5].

Спортивные успехи слушателей НИВИТа в 1934/35 учеб. г. зафиксированы в следующих показателях и результатах: упражнение по второму разряду всесоюзного соревнования (гимнастика) – 3 чел.; упражнение по гимнастике по третьему разряду – 17 чел.; второй класс по теннису – 5 чел.; трое слушателей включены в сборную команду города по волейболу[6].

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 18.
[2] Физкабинет в этом году // Кадры – транспорту. 1934. № 8 (75). 20 окт.
[3] Итоги первого периода ФК соревнований // Кадры – транспорту. 1935. № 11 (104). 31 марта.
[4] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 18 об.
[5] Там же. Л. 19.
[6] Что нам дало соцсоревнование // Кадры – транспорту. 1935. № 20 (114). 22 июля.



На третий тур Всесоюзного соревнования вузов, втузов и техникумов НИВИТ взял обязательства подготовить при институте в течение 1935 г. 10 инструкторов спорта по гимнастике, 10 – по лыжам, 2 – по волейболу, 2 – по теннису, 3 – по конькобежному спорту. Кроме того, запланировали к началу 1935/36 учеб. г. охватить 100 % слушателей сдачей норм на значок ГТО 1-й ступени, подготовить кандидатов к сдаче второго комплекса[1]. По наследству НИВИТу достался планер и планерный кружок, на базе которого уже было подготовлено 20 планеристов, в текущем году в нем занималось 30 курсантов. Институт арендовал городскую парашютную вышку, с которой слушатели совершили более 300 прыжков.

Отдельной строкой нужно выделить развитие в НИВИТе массово-туристической работы. 1934/35 учеб. г. характеризовался резким переломом в туристической работе. В течение учебного года руководством вуза были организованы поездки студентов-отличников в Москву (8 чел.) и Сталинск[2] (10 чел.), местные экскурсии на завод «Труд» (55 чел.), завод горного оборудования (60 чел.). В летний период (июль – август) группа слушателей была отправлена в Крым, 5 чел. – на экскурсию по Беломоро-Балтийскому каналу, 10 рабфаковцев-отличников были премированы поездкой в Москву[3].

Летом 1935 г. в НИВИТе зародилось движение альпинизма. Вначале институту выделили два места в походе на гору Белуху (в рамках краевой олимпиады), потом НИВИТ самостоятельно организовал поход на Алтай[4]. Группа слушателей в количестве 9 чел. под командой В. Алексеева и Е. Нагибина «целый месяц провела в альпинистском походе»[5]. Так НИВИТ получил первых значкистов-альпинистов.

Летом 1935 г. состоялся первый лагерный сбор слушателей НИВИТа на базе Юргинского полигона Сибирского военного округа. Мы не знаем ни сроков, ни программы, ни количества участников этого сбора, так как не сохранились документы НИВИТа по этому периоду. Но факт проведения первого лагерного сбора зафиксирован в годовом отчете института за 1934/35 учеб. г.: «За два месяца слушателями была выстроена физкультурная площадка со всеми спортивными площадками, беговой дорожкой в 300 м, местами для легкоатлетических занятий, штурмовой полосой и гимнастическим городком. В стадии незавершенного строительства осталась водная станция с пятиметровой вышкой для прыжков»[6].

Выпуск НИВИТа 1935 г. составил 129 молодых специалистов, из которых: 35 строителей гражданских сооружений, 49 изыскателей, 25 мостовиков и 18 путейцев. По сравнению с предыдущим годом количество выпускников увеличилось в четыре раза (1934 г. – 33 чел., из них 20 путейцев и 13 изыскателей)[7]. Завершающий этап подготовки будущих инженеров транспорта существенно затруднялся из-за того, что все темы дипломных работ впервые были привязаны к реальным производственным проблемам и выдавались прикрепленными учреждени-

[1] Наши обязательства по третьему туру Всесоюзного соревнования вузов, втузов и техникумов // Кадры – транспорту. 1935. № 10 (103). 23 марта.

[2] Ныне Новокузнецк.

[3] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 19.

[4] На штурм Белухи ; Участвовать в альпиниаде // Кадры – транспорту. 1935. № 17 (110). 28 мая.

[5] *Кушнерев А. М.* Путь института... С. 14.

[6] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 18.

[7] Там же. Л. 11.

ями и предприятиями. Но как бывает в жизни, ряд железных дорог (Омская, Восточно-Сибирская) задержали до полутора месяцев выдачу тем для проектирования и материалов для проектов, что серьезно затруднило последующую работу дипломникам. В ряде случаев НИВИТу пришлось отказаться от проектных заданий железной дороги и заменять их своими академическими заданиями. Но, несмотря на возникшие сложности, все дипломники получили темы и необходимые материалы. Руководители дипломных проектов были подобраны из штатных сотрудников института, 15 консультантов-специалистов были приглашены с производства; дипломникам выделили отдельные аудитории, снабдили арифмометрами, чертежными принадлежностями и оборудованием[1]. В результате напряженной работы выпускников, преподавателей, действенной помощи администрации вуза 1 июля 1935 г. успешно закончилась защита дипломных работ. Двое из дипломников остались неоцененными из-за незаконченности проектов, и двое изыскателей были выпущены техниками 1 разряда с правом защиты дипломных проектов через год.

Дипломные проекты слушателей НИВИТа получили хорошие отзывы внешних специалистов. Так, проф. СибСТРИНа А. Д. Крячков высоко оценил качество дипломных проектов выпускников факультета «Здания на железнодорожном транспорте». В табл. 3 представлены результаты оценивания Государственной экзаменационной комиссией (ГЭК) знаний и умений молодых специалистов[2].

Таблица 3

Специальность	Оценка			Средний балл
	Отлично	Хорошо	Удовлетв.	
Здания	13	13	3	4,15
Мосты	9	12	4	4,20
Путь	4	8	6	3,89
Изыскания	20	17	10	4,24
Эксплуатация	46	50	28	4,10
Итого по институту, %	36	39	21	–

В конце июня 1935 г. состоялся первый выпуск военных инженеров железнодорожного транспорта, несколько выпускников сразу же были направлены в распоряжение Наркомата обороны СССР[3].

В результате всей проведенной работы за 1934/35 учеб. г. коллектив НИВИТа вплотную подошел к выполнению поставленной задачи – учиться на «хорошо» и «отлично». Академическая успеваемость НИВИТа по итогам второго семестра выглядела следующим образом (табл. 4).

По завершении учебного года руководство вуза докладывало, что в институте 25 отличников. На «хорошо» и выше учится 382 чел. (44 % студентов). Летнюю сессию сдала на «хорошо» треть учебных групп, весь V курс окончил теоретическую часть учебы с оценкой «хорошо»[4].

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 11.
[2] Там же. Л. 11 об.
[3] Полвека в пути... С. 40.
[4] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 9 об.

Таблица 4

Контингент слушателей	Оценка									Средний балл
	Отлично		Хорошо		Удовлетв.		Неудовлетв.		Без оценки	
	Кол-во отметок	%	Кол-во отметок	%	Кол-во отметок	%	Кол-во отметок	%		
Члены ВКП(б)	164	26	251	42	187	30	10	2	51	3,92
Члены ВЛКСМ	480	23	913	42	730	34	21	1,7	60	3,88
Беспартийные	661	22	1279	42	1 067	35	39	1	109	3,84
Итого	1 305	23	2 443	42	1 984	34	70	1	220	3,88

Вот так завершился 1934/35 учеб. г. – первый учебный год НИВИТа, который впоследствии назовут «пусковым периодом»[1]. Далее мы предлагаем рассмотреть в отдельных главах развитие основных направлений деятельности института вплоть до военного времени.

[1] Начать без «пускового периода» // Кадры – транспорту. 1935. № 21 (115). 6 сент.

ГЛАВА 2
Руководство вуза, факультеты и кафедры, профессорско-преподавательский состав

История факультетов и кафедр нашего вуза приводится почти во всех юбилейных изданиях. В них содержатся краткие сведения о первых ректорах (начальниках), деканах, заведующих кафедрами, отдельных преподавателях. Но во всех изданных книгах порой не хватает описания деятельности этих структурных подразделений, проблем и трудностей, с которыми приходилось сталкиваться, точек роста в эти годы, а самое главное, не хватает информации о главных действующих лицах – профессорско-преподавательском составе. Мы поставили перед собой конкретную задачу – восполнить этот пробел: раскрыть многогранную деятельность кафедр в 1930-е гг., отразить напряженную работу преподавателей НИВИТа.

Как уже отмечалось выше, совместный приказ наркомов обороны и путей сообщения от 9 сентября 1934 г. реорганизовал бывший Новосибирский путейско-строительный институт инженеров транспорта в Новосибирский институт военных инженеров железнодорожного транспорта с тремя факультетами:

1) «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» (на базе путейско-строительных специальностей НоПИИТа);

2) «Движение и грузовая работа (на базе специальностей эксплуатационного факультета Сибирского института инженеров транспорта, расформированного приказом НКПС № 87/Ц от 8 апреля 1934 г.);

3) «Здания на железнодорожном транспорте» (на базе путейско-строительных специальностей НоПИИТа).

Первым руководителем нашего вуза был Сергей Емельянович Пропастин[1]. При нем трижды сменилось название нашего института (НоПИИТ – НИИТ – НИВИТ), активно велось создание материально-технической базы вуза, зародились первые традиции коллектива. Он приложил немало усилий, чтобы в историю навечно вписалось гордое название – НИВИТ. «Мы любили Сергея Емельяновича Пропастина, – вспоминал выпускник 1938 г. М. Журавлев, – начальника и комиссара института. Любили за то, что, наряду с требовательностью военного, он был и нашим другом, старшим товарищем, строгим, но справедливым… В период становления военной специализации института мы находили защиту у Сергея Емельяновича от некоторых не в меру ретивых, правда, немногочисленных командиров, стремившихся "внедрять" военную науку муштрой и гауптвахтой»[2]. В январе 1936 г. его освободили от должности начальника института и направили

[1] ***Пропастин Сергей Емельянович***, 1895 г. р., из семьи рабочего, член ВКП(б), участник Первой мировой войны (1915–1918 гг.) и Гражданской войны (1919–1921 гг.), награжден орденом Красного Знамени. Начальником института работал с апреля 1932 г. по 15 января 1936 г. приказом народного комиссара обороны СССР откомандирован в распоряжение Киевского военного округа. В рядах Красной армии боролся с немецко-фашистскими оккупантами под Киевом (август – сентябрь 1941 г.). Погиб в Киеве в октябре 1941 г. См.: Страницы истории Сибирского государственного университета путей сообщения. С. 12.

[2] *Журавлев М*. Первый начальник и комиссар // Кадры – транспорту. 1968. № 29. 4 нояб.



в распоряжение Наркомата обороны СССР с последующим распределением в Киевский военный округ[1].

Владимир Михайлович Шишковский исполнял обязанности начальника вуза с 15 января по 12 августа 1936 г.[2] С 13 августа 1936 г. по 27 января 1941 г. институтом руководил инженер Николай Иванович Матвеев[3]. Затем в течение трех месяцев обязанности начальника вуза временно исполнял Леонид Федорович Комаров (январь – май 1941 г.)[4]. Приказом народного комиссара путей сообщения СССР № ЦГЛ/1013 от 21 апреля 1941 г. начальником Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта был назначен Николай Иванович Монахов, который приступил к исполнению должностных обязанностей за месяц до войны – 12 мая 1941 г.[5]

Организатором и первым деканом факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» был профессор Владимир Маврикиевич Завадский (1934–1938 гг.)[6]. Одновременно он являлся заведующим кафедрой «Строительное производство». После него в довоенные годы факультет возглавляли и. о. профессора Иван Сергеевич Моргунов (с 19 марта по 5 мая 1938 г.), канд. техн. наук, доцент Максим Иванович Орябинский (май 1938 – октябрь 1939 г.), доцент Степан Фаддеевич Мацкевич (1939–1944 гг.)[7].

---

[1] О дальнейшей судьбе С. Е. Пропастина см.: *Журавлев М*. Первый начальник и комиссар // Кадры – транспорту. 1968. № 29. 4 нояб. ; *Сергеева Н. Л*. Директор НоПИИТа, начальник НИВИТа // Кадры – транспорту. 2017. № 18 (10). 28 апр.

[2] ***Шишковский Владимир Михайлович***, 1892 г. р., из семьи путевого сторожа, член ВКП(б) с 1919 г. Участник Октябрьской революции и Гражданской войны, награжден орденом Красного Знамени (1920 г.). Окончил Военную академию им. М. В. Фрунзе в качестве адъюнкта (1930–1931 гг.). Имел звание полковника. В декабре 1935 г. назначен заместителем начальника НИВИТа по военной работе. Исполнял обязанности начальника института с 15 января по 12 августа 1936 г. После этого еще год работал в прежней должности – заместителем начальника института – до 29 октября 1937 г. Репрессирован. Реабилитирован (посмертно) в 1956 г. См.: *Москалев П. И*. Летопись НИВИТа – НИИЖТа… С. 8–9 ; Страницы истории Сибирского государственного университета путей сообщения. С. 12–13.

[3] ***Матвеев Николай Иванович***, 1898 г. р., из семьи крестьян, член ВКП(б) с 1919 г. Окончил в 1930 г. Московский институт инженеров транспорта, работал инженером, начальником строительства Омского паровозовагоноремонтного завода. Начальником НИВИТа был с 13 августа 1936 г. по 27 января 1941 г. Ученое звание доцента утверждено ВАК ВКВШ в октябре 1940 г. Освобожден от должности начальника НИВИТа (с формулировкой «как не справившийся с работой») и направлен с 15 апреля 1941 г. на преподавательскую работу (доцентом) в Тбилисский институт инженеров железнодорожного транспорта. См.: *Москалев П. И*. Летопись НИВИТа – НИИЖТа… С. 9 ; Страницы истории Сибирского государственного университета путей сообщения. С. 13.

[4] ***Комаров Леонид Федорович***, 1911 г. р., из семьи сельской интеллигенции, беспартийный. Окончил Ленинградский институт путей сообщения (1934 г.), защитил кандидатскую диссертацию (1939 г.). В НИВИТ был направлен в 1939 г. на должность заместителя начальника института по учебной и научной работе. Временно исполнял обязанности начальника института с 27 января по 12 мая 1941 г. Умер в ноябре 1941 г. См.: *Москалев П. И*. Летопись НИВИТа – НИИЖТа… С. 12 ; *Москалев П. И*. Этапы пройденного пути. С. 17.

[5] Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 107. Л. 93.

[6] ***Завадский Владимир Маврикиевич***, 1887 г. р., выпускник Санкт-Петербургского института путей сообщения (1915 г.), ученой степени и звания не имел. Стаж педагогической работы с 1930 г. В штат НИВИТа принят 15 августа 1932 г. на должность и. о. профессора. С 1 сентября 1934 г. декан факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» (1934–1938), заведующий кафедрой «Строительное производство». Арестован в феврале 1938 г., расстрелян в октябре 1938 г. Посмертно реабилитирован 7 июля 1956 г. См.: Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 42. Л. 154 ; Тридцатилетие Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. С. 10 ; Полвека в пути. С. 33 ; Профессора Сибирского государственного университета путей сообщения. Т. 1. С. 48–52.

[7] Профессора Сибирского государственного университета путей сообщения. Т. 1. С. 126.

Факультет «Движение и грузовая работа» был создан в марте 1932 г. в Иркутске (Восточно-Сибирский институт инженеров транспорта), а в апреле 1934 г. был переведен в НИВИТ (вместе со студентами)[1]. Первым деканом факультета был назначен Эдуард Иванович Сафраган (1934–1937 гг.)[2]. За этот период на факультете были созданы кафедры «Перевозочная эксплуатация» (1934 г.), «Железнодорожные станции и узлы» (1934 г.), «Подвижной состав и тяга поездов» (1936 г.). С февраля по сентябрь 1936 г. факультетом временно руководил Петр Алексеевич Холопов. С октября 1936 по 1944 г. его возглавлял Георгий Михайлович Ежков[3].

Деканом факультета «Здания на железнодорожном транспорте» был Федор Петрович Сивочкин (1934–1936 гг.)[4]. Непродолжительное время, с января по август 1936 г., факультет возглавлял и. о. доцента Геннадий Михайлович Горбачев[5]. В августе 1936 г. этот факультет был ликвидирован и все его специальности передали факультету «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство»[6].

Факультет «Мосты», как мы писали ранее, был создан еще в НоПИИТе. Первым деканом факультета был Кронид Илларионович Андреев[7], который с 1 октября 1932 г. работал в НоПИИТе ассистентом, секретарем учебной части, доцентом кафедры «Мосты». В сентябре 1934 г., при образовании НИВИТа, факультет «Мосты» был упразднен. В январе 1940 г. на основании приказа НКПС № 174/Ц от 11 июля 1939 г. в институте восстановили мостовой факультет[8]. Контингент слушателей (три учебных группы) был скомплектован из состава слушателей I и

---

[1] В 1955 г. факультет «Движение и грузовая работа» был переименован в «Эксплуатационный», а в 1983 г. получил современное название «Управление процессами перевозок на железнодорожном транспорте».

[2] ***Сафраган Эдуард Иванович*** – доцент, кандидат технических наук (на 1934 г. единственный в вузе кандидат наук). Руководил факультетом «Движение и грузовая работа» с 1934–1937 гг. Первый заведующий кафедрой «Эксплуатация железных дорог». Освобожден от должности начальника факультета в феврале 1937 г., уволен из института 5 октября 1937 г. В 1950-е гг. работал доцентом в Московском транспортно-экономическом институте.

[3] Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 42. Л. 155 ; Д. 54. Т. II ; Д. 55. Т. III.

[4] ***Сивочкин Федор Петрович***, 1904 г. р., из семьи рабочих, беспартийный. Высшее образование получил в Сибирском институте инженеров транспорта в 1930 г. Ученой степени и звания не имел. В штат НоПИИТа принят 1 октября 1932 г. ассистентом, затем и. о. доцента кафедры «Мосты и конструкции» и одновременно деканом (начальником) факультета «Здания на железнодорожном транспорте». Уволился из НИВИТа по собственному желанию 22 ноября 1937 г. (по другому приказу – с 4 января 1938 г.). С августа 1957 г. по ноябрь 1971 г. работал в НИИЖТе доцентом кафедры «Конструкции и здания». См.: Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 42. Л. 155 об. ; Страницы истории Сибирского государственного университета путей сообщения. С. 84 ; *Сергеева Н. Л.* О первом декане замолвите слово // Студенческая молодость моя / авт.-сост. Н. Л. Сергеева. Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2017. С. 16–18.

[5] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 21. Л. 10 ; Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 50, 67, 68.

[6] Страницы истории Сибирского государственного университета путей сообщения. С. 18.

[7] ***Андреев Кронид Илларионович***, 1902 г. р., из семьи служащих, беспартийный. Окончил Томский технологический институт в 1930 г., стаж педагогической работы с 1930 г. В НИВИТ принят ассистентом 1 октября 1932 г., на момент поступления ученой степени и звания не имел. В 1933–1934 гг. исполнял обязанности заведующего кафедрой «Мосты», по совместительству был деканом факультета. С 1934 по 1937 г. работал в НИВИТе и. о. доцента кафедры «Мосты». Ученое звание «доцент» присвоено в 1936 г. С 6 марта 1937 г. по февраль 1938 г. – начальник кафедры «Мосты». Арестован в конце февраля 1938 г. Репрессирован. См.: Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 344, 416 ; Д. 42. Л. 155 об. ; ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 54. Л. 1.

[8] Приказ по НИВИТу № 5 от 03.01.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 72. Л. 433.

II курсов обоих факультетов. С 7 февраля 1940 г. все группы мостовой специальности временно отнесли к факультету «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», а в штатном расписании НИВИТа на 1940/41 учеб. г. уже фигурирует самостоятельный факультет. Руководителем нового факультета (в должности заместителя начальника факультета «Постройка железных дорог и путевое хозяйство» по мостовой специальности) был назначен начальник кафедры «Мосты» доцент Федор Григорьевич Голицын[1]. Отдельный деканат не создавался. Приказом по НИВИТу от 30 августа 1940 г. на факультет «Постройка мостов» зачислен 51 студент, среди них 30 отличников средних школ и 21 чел. по результатам приемных экзаменов[2]. В июле 1942 г., после массового майского призыва слушателей на фронт, факультет «Мосты» расформировали, а мостовая специальность вновь прикреплена к факультету «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство». В очередной раз факультет «Мосты» восстановят в июле 1944 г. Сводный список начальников (деканов) факультетов НИВИТа за исследуемый период нами приведен в прил. 2.

В первые годы деятельности нашего вуза ряд кафедр (профильного характера) входили в структуру факультетов, большинство находились в ведении учебной части института, отдельные кафедры были закреплены за учебной частью и заместителями начальника института. В 1935 г. в структуру факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» входили кафедры: «Изыскания и проектирование железных дорог», «Железнодорожный путь», «Мосты», «Геодезия», «Путь и путевое хозяйство», «Станции и узлы», «Строительное производство», «Методы изображений»[3], «Иностранные языки».

Заведующий кафедрой «Изыскания и проектирование железных дорог» профессор Владимир Евгеньевич Еврейсков относился к плеяде основателей вуза и бессменно руководил кафедрой более 28 лет (1932–1960 гг.)[4].

Первым заведующим кафедрой «Железнодорожный путь» (с 1932 г.) являлся профессор Сергей Арсеньевич Введенский, который в августе 1936 г. был переведен в Днепропетровский институт инженеров транспорта и передал руководство кафедрой доценту Степану Фаддеевичу Мацкевичу[5]. С 1937 г. кафедра стала называться «Путь и путевое хозяйство».

Кафедра «Мосты» по праву может считаться ровестницей нашего вуза. Она была создана в числе первых семи кафедр в первом семестре 1932/33 учеб. г. В феврале 1933 г. она вошла в состав факультета искусственных сооружений

---

[1] Приказ по НИВИТу № 5 от 03.01.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 72. Л. 433.

[2] Приказ по НИВИТу № 256 от 30.08.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 72. Л. 157.

[3] Современное название кафедры – «Графика» (с 1939 г.).

[4] ***Еврейсков Владимир Евгеньевич***, 1887 г. р., окончил Томский технологический институт в 1912 г., звание профессора присвоено в 1930 г. (ГУС Наркомпроса). Педагогический стаж с 1921 г. В НИВИТе с 1 октября 1932 г. См.: Архив НИИЖТа (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 42. Л. 154 ; Автобиография В. Е. Еврейскова // Архив НИИЖТа (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 1516. Л. 182–183 ; Тридцатилетие Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. С. 9–10 ; Полвека в пути. С. 33–34 ; Профессора Сибирского государственного университета путей сообщения. Т. 1. С. 43–47.

[5] ***Мацкевич Степан Фаддеевич*** окончил Томский технологический институт (1926 г.), прошел богатую производственную школу проектировщика железнодорожных сооружений и организатора производства. На преподавательской работе в НИВИТе с 1935 г. Он первым из преподавателей НИВИТа защитил докторскую диссертацию (1947 г.). См.: Тридцатилетие Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. С. 10 ; Полвека в пути. С. 34–35 ; Профессора Сибирского государственного университета путей сообщения. Т. 1. С. 71–75.

(«Мосты»). Первым заведующим кафедрой был А. А. Чигарин[1]. При реорганизации вуза в 1934 г. кафедру «Мосты» оставили в штатном расписании вуза. На протяжении нескольких месяцев, с октября 1936 г. по февраль 1937 г., начальником кафедры «Мосты» являлся доцент А. Файдыш. В марте 1937 г. заведующим кафедрой «Мосты» стал доцент К. И. Андреев. После ареста К. И. Андреева на кафедру прислали (май 1938 г.) и. о. доцента Федора Григорьевича Голицына[2], который возглавлял ее вплоть до августа 1941 г.

Организатором и первым заведующим кафедрой «Геодезия» был профессор Алексей Иванович Прибытков (1932–1935 гг.)[3]. Ему принадлежит заслуга в становлении и развитии кафедры, подготовке первых учебных пособий, создании первой учебной лаборатории в нашем вузе. Но, к сожалению, преждевременная смерть (10 июня 1935 г.) вырвала из рядов талантливого педагога-организатора. Осенью 1935 г. кафедру возглавил доцент Оскар Янович Эзергайл. За последующие два года (1935–1937 гг.) на кафедре сменились трое исполняющих обязанности заведующего кафедрой[4]. И лишь с приходом Владимира Алексеевича Важеевского (1937–1945 гг.) кафедра вновь получила стабильность и развитие[5].

Первым заведующим кафедрой «Иностранные языки» был Карл Фридрихович Даммер. После увольнения его по собственному желанию и выезда в Германию (август 1936 г.) заведующим кафедрой был назначен Александр Германович Витте. В конце 1938 г. его сменила Мария Федоровна Токарева, которая трудилась на этой должности более семи лет.

Кафедра «Перевозочная эксплуатация» была создана в сентябре 1934 г. одновременно с открытием факультета «Движение и грузовая работа»[6]. Первым заведующим кафедрой был кандидат технических наук Э. И. Сафраган, он же являлся и первым деканом факультета. В состав кафедры входили пять ассистентов, старший лаборант и препаратор. Небольшая заметка за 1935 г. позволяет сделать вывод, что к началу учебного года кафедра оборудовала свой кабинет, наладила

---

[1] Кадры – транспорту. 1933. № 18. 26 апр.

[2] ***Голицын Федор Григорьевич***, 1905 г. р., из крестьян, член ВКП(б). В штате НИВИТа с 7 мая 1938 г. Ученой степени и звания не имел. В мае 1938 г. направлен ЦУУЗом НКПС в НИВИТ на должность и. о. доцента кафедры «Мосты», вскоре назначен начальником кафедры «Мосты», которой руководил до августа 1941 г. В военные годы начальником кафедры «Мосты» являлся членкор Академии наук СССР, проф. Г. П. Передерий, а доцент Ф. Г. Голицын работал заместителем начальника кафедры.

[3] ***Прибытков Алексей Иванович***, 1885 г. р., сын крестьянина, окончил Томский технологический институт в 1916 г., стипендиат (аспирант), ассистент, ответственный преподаватель. Ученое звание доцента присвоено в 1926 г., через четыре года Наркомпрос утвердил его в звании профессора геодезии. См.: Кадры – транспорту. 1935. № 18 (111). 10 июня ; Профессора Сибирского государственного университета путей сообщения. Т. 1. С. 99–101.

[4] Страницы истории Сибирского государственного университета путей сообщения. С. 372.

[5] ***Важеевский Владимир Александрович***, 1878 г. р., из крестьян, беспартийный, окончил Петербургский университет путей сообщения (1903 г.), стаж педагогической работы с 1908 г. Принят в НИВИТ 28 декабря 1936 г. на должность преподавателя. В сентябре 1937 г. назначен на должность и. о. профессора, заведующего кафедрой геодезии. Ученой степени и ученого звания на момент назначения не имел. См.: Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 42. Л. 154 ; Профессора Сибирского государственного университета путей сообщения. Т. 1. С. 28–30.

[6] Современное название кафедры – «Управление эксплуатационной работой» (с 1982 г.).

постоянное дежурство преподавателей после академических занятий, первой инициировала шефство учебных групп над кабинетами[1]. В 1936 г. кафедра перевозочной эксплуатации была переименована в кафедру «Эксплуатация железных дорог». В 1939–1940 гг. начальником кафедры являлся Л. Ф. Комаров, работавший в то время заместителем начальника института по учебной и научной работе.

Первым заведующим кафедрой «Железнодорожные станции и узлы» в 1934 г. был назначен и. о. доцента Алексей Михайлович Горчаков[2]. Основная задача кафедры с момента ее создания и в последующие десятилетия формулировалась как подготовка инженеров для проектирования новых и переустройства существующих станций и узлов.

Летом 1935 г. институт понес серьезную кадровую утрату. На очередном совещании с руководителями студенческих практик 10 июня 1935 г. скончался профессор геодезии А. И. Прибытков. В некрологе дирекции вуза отмечалось, что профессор Прибытков «одним из первых систематизировал вопросы теории геодезических инструментов, внес немало нового в методику преподавания»[3]. На его счету Кузнецкая триангуляция, съемка площадки Кузнецкого завода и Осиновского рудника, постоянные консультации геологоразведочного треста, многочисленные экспедиции изысканий и многое другое.

На начало 1935/36 учеб. г. в НИВИТе профессорами были замещены кафедры: «Изыскания и проектирование железных дорог» – проф. В. Е. Еврейсков, «Теоретическая механика» – проф. А. О. Рейн[4], «Водоснабжение и канализация» – проф. Н. С. Макеров (по совместительству), «Строительное производство» – Н. И. Молотилов[5] (по совместительству). Кафедра перевозочной эксплуатации замещалась единственным на то время кандидатом технических наук Э. И. Сафраганом[6]. Большинство институтских кафедр возглавлялись преподавателями, вообще не имеющими ученых степеней и научных званий. В 1935 г. в институте реально числилось лишь четверо аттестованных преподавателей: два профессора, два доцента. На основании внутреннего приказа начальника института 15 преподавателей работали в должности и. о. доцента, 11 чел. – в должности ассистента.

Целый ряд учебных дисциплин, таких как диамат, физика, водоснабжение, железобетонные конструкции, СЦБ и связь, железнодорожные станции и узлы, обеспечивался приглашенными со стороны преподавателями. Большинство военных дисциплин (изучение театра военных действий, вооруженные силы, войсковой тыл, организация ВОСО, методы проведения командирских занятий) вели тоже приглашенные лица. Руководство института неоднократно ставило перед ЦОПКадром НКПС вопрос о преподавательских кадрах, но это

---

[1] *Мельников*. Перевозочная эксплуатация // Кадры – транспорту. 1935. № 8 (101). 23 февр.

[2] ***Горчаков Алексей Михайлович***, 1908 г. р., из семьи рабочих, беспартийный, окончил Ленинградский институт путей сообщения (1930 г.), двухгодичную аспирантуру. Трудовую деятельность начал ассистентом в ЛИИЖТе (1932 г.). Научное звание «ассистент» утверждено 1 июля 1934 г. В штат НИВИТа зачислен 23 сентября 1934 г. по направлению из ЛИИЖТа, ученой степени и ученого звания на момент поступления не имел. Приказом по НИВИТу назначен на должность преподавателя, затем и. о. доцента кафедры «Железнодорожные станции и узлы», бессменно руководил кафедрой более 20 лет.

[3] Алексей Иванович Прибытков (некролог) // Кадры – транспорту. 1935. № 18 (111). 10 июня.

[4] Профессора Сибирского государственного университета путей сообщения. Т. 1. С. 101–102.

[5] Там же. С. 80–82.

[6] Отчет о работе Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта имени пятнадцатилетия Октября за 1935–1936 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 16. Л. 3 об.

не давало результатов. В годовом отчете за 1935/36 учеб. г. записано, что «ленинизм, за неимением преподавателей в первом семестре, был перенесен на второй семестр, но и второй семестр был не обеспечен преподавателем, а потому занятия по ленинизму были перенесены на следующий год»[1]. В табл. 5 приведена обеспеченность вуза профессорско-преподавательскими кадрами в 1935/36 учеб. г.[2]

Таблица 5

Профессорско-преподавательский состав	На 01.09.1935		На 01.07.1936	
	Кол-во	%	Кол-во	%
Профессора	5	5,6	4	4,8
Доценты	1	1,1	2	2,4
Кандидаты наук	1	1,5	1	1,2
Общее количество ППС	88	100	82	100

В заявке о потребностях на очередной 1936/37 учеб. г. руководство НИВИТа заявило о 15 вакансиях профессоров, совмещенных с обязанностями заведующих кафедрами.

В становлении кафедры «Графика» большая роль принадлежала Леониду Николаевичу Розникову[3]. Вплоть до 1939 г., когда кафедра получила современное название, она именовалась по-разному: «Методы изображений», «Начертательная геометрия, черчение и рисование», «Начертательная геометрия». В начале 1936 г. кафедра методов изображений (заведующий кафедрой В. А. Яновицкий) одной из первых включилась в производственный поход имени наркома В. В. Куйбышева. Преподаватели кафедры взяли на себя обязательства проводить дополнительные консультации по начертательной геометрии и инженерному черчению, открывать во внеурочное время чертежный зал для слушателей, своевременно выявлять отстающих и принимать меры к ликвидации их задолженности. Кроме того, преподаватели обязались «посещать слушателей I курса, живущих в общежитиях, с целью дачи им консультации по выполнению ими домашних работ, а также для ознакомления с условиями выполнения домашних работ»[4].

Профессорско-преподавательский состав НИВИТа активно включился в третий тур Всесоюзного соревнования вузов, втузов и техникумов и обязался добиться стопроцентного охвата социалистическими договорами кафедр и отдельных научных работников по следующим направлениям: а) улучшение качества преподавания; б) составление лучших частных методик и изменение существующих; в) налаживание самостоятельной работы слушателей, изучение условий работы слушателей на дому; г) пополнение кабинетов, лабораторий, разработка наглядных пособий (моделей, схем, диаграмм и т. д.); д) обеспечение руководства производственной практикой; е) повышение качества лекций[5]. В 1935 г.

[1] Отчет о работе Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта имени пятнадцатилетия Октября за 1935–1936 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 16. Л. 3 об.

[2] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 16. Л. 3.

[3] Страницы истории Сибирского государственного университета путей сообщения. С. 379.

[4] *Яновицкий В*. Кафедра «Методы изображений» включилась в поход // Кадры – транспорту. 1935. № 8 (101). 23 февр.

[5] Наши обязательства по третьему туру Всесоюзного соревнования вузов, втузов и техникумов // Кадры – транспорту. 1935. № 10 (103). 23 марта.

заведующий кафедрой «Геодезия» проф. А. И. Прибытков положил начало регулярным публикациям в газете «Кадры – транспорту» по методике преподавания учебных дисциплин, в следующем году эту инициативу продолжили А. А. Савелов, И. С. Моргунов, Ш. П. Мурановский[1].

К 18-й годовщине Октябрьской революции коллектив НИВИТа рапортовал, что «контингент научных работников, по сравнению с 1932 г., увеличился на 130 %. У нас работает пять профессоров. Создано 18 кафедр. Вместо двух лабораторий в 1932 г. сейчас имеем восемь лабораторий и 19 кабинетов. Стоимость оборудования – 560 000 р. Библиотека НИВИТа на 1 июля 1934 г. имела 34 300 томов, сейчас 97 300. Разными кафедрами разрабатывается тридцать тем научно-исследовательского порядка»[2].

В конце 1935 г. в штатной структуре НИВИТа появилась новая должность – заместитель начальника института по военной работе. Приказом Наркомата путей сообщения от 7 декабря 1935 г. на эту должность был назначен Владимир Михайлович Шишковский[3]. Краткие биографические сведения о нем содержатся в работах П. И. Москалева, юбилейных изданиях вуза, на официальном сайте нашего вуза[4]. Приказ о вступлении В. М. Шишковского в должность заместителя начальника НИВИТа по военной работе в нашем архиве не сохранился.

Через месяц В. М. Шишковскому пришлось принять общее руководство институтом. Первый начальник НИВИТа С. Е. Пропастин получил распоряжение сдать должность и прибыть в распоряжение Наркомата обороны (в дальнейшем его направили в распоряжение Киевского военного округа на должность начальника отдела кадров). Приказ по Новосибирскому институту военных инженеров железнодорожного транспорта от 15 января 1936 г. гласил: «Согласно приказу заместителя наркома пути тов. Зимина № ЦЛГ/6 дела и должность начальника института сдал полковнику Шишковскому В. М. Основание: телеграмма Начальника ЦОПКадра от 11.01.1936 за № 51 и приказ ЦГЛ/6. Начальник института Пропастин»[5]. Приказом по НИВИТу от 25 января 1936 г. В. М. Шишковский вступил в должность: «Сего числа должность начальника института принял и вступил в исполнение обязанностей начальника института. Врид начальника института полковник Шишковский»[6]. Мы не располагаем распоряжением вышестоящего органа, а также внутренним приказом о назначении В. М. Шишковского начальником вуза, но в документах НИВИТа с 27 февраля 1936 г. стоит его подпись уже как начальника института.

Новый руководитель сразу же активно берется за наведение порядка и дисциплины. В первую очередь была сформирована комиссия для проверки финансово-хозяйственного состояния вуза. Председателем комиссии был

---

[1] *Прибытков А.* О преподавании геодезии // Кадры – транспорту. 1935. № 11 (104). 31 марта ; *Савелов А. А.* О работе по курсу математики // Кадры – транспорту. 1936. № 1. 25 сент. ; *Мурановский Ш. П.* Об изучении политэкономии // Кадры – транспорту. 1936. № 2. 4 окт. ; *Восточный С.* Опыт Ивана Сергеевича Моргунова // Кадры – транспорту. 1936. № 5. 29 окт.

[2] НИВИТ к 18 годовщине Октября // Кадры – транспорту. 1935. № 27 (121). 6 нояб.

[3] Заместитель начальника НИВИТ Владимир Михайлович Шишковский // Кадры – транспорту. 1935. № 31 (125). 11 дек.

[4] См.: *Москалев П. И.* Летопись НИВИТа – НИИЖТа... С. 8–9 ; Страницы истории Сибирского государственного университета путей сообщения. С. 12–13.

[5] Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 15.

[6] Там же. Л. 22.

назначен старший преподаватель военной кафедры полковник Аркадий Васильевич Котюков[1], членами комиссии – начальник факультета В. М. Завадский, начальник секретной части В. И. Гумаров и два представителя от штаба Сибирского военного округа. Комиссии поручается «выявить фактическое состояние хозяйства, финансов, боевого питания и отчетности по ним на 1 января 1936 г. и представить акт о результатах проверки не позднее 1 марта 1936 г.»[2]. Во изменение приказа № 224 от 24 сентября 1935 г. ученым секретарем квалификационной комиссии назначается профессор Александр Оскарович Рейн[3]. Приказом от 3 февраля 1936 г. В. М. Шишковский обращает внимание начальников кафедр, заведующих лабораториями и кабинетами на несвоевременное списание материальных средств и требует персонально к 4 февраля 1936 г. до 15 ч представить в бухгалтерию оборотные ведомости и акты списания пришедшего в негодность инвентаря и оборудования. Следующий его приказ днем позже предписывал командирам рот составлять и представлять командованию ежемесячные сводки о политико-моральном состоянии рот с приложением данных о дисциплинарных взысканиях и поощрениях[4].

В этом периоде следует отметить инициативу кафедры иностранных языков о введении в институте «иностранных минуток». Для этого на каждом факультете порекомендовали назначить ответственных лиц, предлагалось два раза в неделю «во время аудиторных занятий отводить по 15–20 мин (от каждого занятия) специально на разговорную речь»[5]. Начальнику кафедры иностранных языков К. Ф. Даммеру поручалось представить на утверждение «план работы на занятиях иностранной минутки», а преподавателям, знающим иностранный язык, предписывалось «ежедневно при встрече несколько минут пользоваться этим языком»[6]. Но почин не получил широкой поддержки в массах. Тогда преподаватели кафедры иностранных языков взяли обязательства организовать не менее двух вечеров иностранных языков с постановкой небольших пьес, декламаций, выпустить не менее четырех номеров

[1] ***Котюков Аркадий Васильевич***, 1888 г. р., из семьи рабочих, беспартийный, образование военное – курсы усовершенствования командного состава при школе военных сообщений (1929 г.). Военное звание – полковник. В июне 1935 г. с должности помощника начальника военных сообщений Особой Дальневосточной армии был откомандирован в НИВИТ. На должность старшего преподавателя принят 23 июня 1935 г., затем назначен начальником кафедры «Восстановление и разрушение железных дорог». Звание «генерал-майор технических войск» присвоено в 1940 г. См.: Школа командиров транспорта. С. 57–59 ; Полвека в пути. С. 54 ; *Добровольский А. В.* Генерал-майор технических войск Котюков Аркадий Васильевич // Война и личность: роль и место личности в истории войн: материалы Всерос. (с междунар. участием) науч. конф., посвященной 100-летию Брусиловского прорыва. Новосибирск, 2016. С. 9–14 ; *Добровольский А. В.* Генерал-майор Котюков // Кадры – транспорту. 2017. 9 июня.

[2] Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 25.

[3] ***Рейн Александр Оскарович*** работал в НИВИТе с 1932 г. В этот период исполнял обязанности заведующего кафедрой «Теоретическая механика». На волне борьбы с предельчеством на железнодорожном транспорте был арестован в апреле 1938 г. См.: Профессора Сибирского государственного университета путей сообщения. Т. 1. С. 102.

[4] Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 30.

[5] Кадры – транспорту. 1936. № 5 (130). 24 янв.

[6] Приказ по НИВИТу № 46-а от 27.02.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 48.

стенгазеты по каждому языку[1]. К концу учебного года в институте запланировали создать кабинеты немецкого и английского языков.

16 февраля 1936 г. в учебной группе № 42 было проведено двухчасовое академическое занятие в противогазах по теме «Проектирование сегментной фермы» (преподаватель Э. И. Сафраган). «Работа в противогазах входит как одна из норм на значок ПВХО, – писали «Кадры – транспорту», – а эти нормы необходимо сдать всем слушателям»[2]. Руководство вуза рекомендовало всем кафедрам использовать опыт кафедры эксплуатации железных дорог[3]. Этот почин вскоре перехватили военные кафедры и стали активно практиковать лыжные пробеги в противогазах.

В феврале 1936 г. Э. И. Сафраган был освобожден от должности начальника факультета «Движение и грузовая работа» и на его место временно назначили ассистента кафедры «Организация движения и грузовой работы» Петра Алексеевича Холопова (февраль – сентябрь 1936 г.)[4].

С первых дней существования нашего вуза на кафедрах уделяли серьезное внимание учебно-методической работе, направленной на повышение профессионального уровня преподавателей и качества знаний. Слабых преподавателей различными методами «учили» и сверху, и снизу. В феврале 1936 г. сняли с педагогической работы преподавателя А. М. Горохова «как не обеспечившего надлежащего качества преподавания»[5]. Для примера можно привести публичную критику старшего преподавателя кафедры «Методы изображений» А. И. Лебедева, который, как писала институтская газета, «применяет в своей работе давно отживший лабораторно-бригадный метод преподавания»[6]. Такой метод работы, по мнению автора статьи, обезличивает слушателей и дает многим большие возможности не работать самостоятельно, а пользоваться работой других. Заместителю начальника учебной части П. К. Штейгеру рекомендовалось систематически проверять работу преподавателей и не допускать «протаскивание давно отживших и давно обанкротившихся методов преподавания»[7].

В феврале 1936 г. Государственная инспекция Всесоюзного комитета по высшему техническому образованию при СНК СССР проверила работу НИВИТа, результаты которой нашли отражение в секретном Постановлении Президиума комитета от 14 марта 1936 г. «О Новосибирском институте военных инженеров транспорта». В результате обследования вуза установили, что «реорганизация его в институт военных инженеров транспорта не была доведена до конца и не закреплена последовательной и четкой военизацией его

---

[1] Договор социалистического соревнования между Новосибирским институтом военных инженеров железнодорожного транспорта и Томским электромеханическим институтом инженеров железнодорожного транспорта // Кадры – транспорту. 1936. № 5 (130). 24 янв.

[2] За проектирование в противогазах // Кадры – транспорту. 1936. № 8 (134). 23 февр.

[3] Приказ по НИВИТу № 81 от 11.04.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 57.

[4] ***Холопов Петр Алексеевич***, 1906 г. р., из семьи рабочих, член ВКП(б), окончил Московский институт инженеров транспорта (1934 г.). В НИВИТ принят на работу 19 февраля 1934 г. На момент назначения начальником факультета ученой степени и звания не имел. Стаж педагогической работы с 1934 г. Научное звание «ассистент» присвоено приказом по НИВИТу № 20 от 03.03.1937. См.: Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 42. Л. 157 ; Д. 54. Т. II ; Д. 55. Т. III.

[5] Приказ по НИВИТу № 33 от 10.02.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 37.

[6] Улучшить метод преподавания // Кадры – транспорту. 1936. № 9 (135). 2 марта.

[7] Там же.

работы»[1]. Это выразилось в отсутствии четкости в организационной структуре института, дублировании учебных программ и преподавания военных и технических дисциплин, слабом оборудовании военных кабинетов и т. д. «Со стороны отдельных консервативно настроенных преподавателей, – написано в постановлении, – встречается противодействие последовательному проведению военизации института. Массовая оборонная работа в институте не развернута»[2]. Руководству вуза были высказаны серьезные претензии по поводу отсутствия квалифицированных преподавателей, низкого качества преподавания, отсутствия надлежащих условий для повышения квалификации и научного роста молодых работников. Комиссия констатировала, что в институте не развернута методическая и научно-исследовательская работа, за исключением отдельных кафедр (изысканий и проектирования железных дорог, перевозочной эксплуатации, строительного производства). Преподавательский состав института «до последнего времени был засорен контрреволюционерами – троцкистами и классово чуждыми элементами, от которых институт еще полностью не освободился… Глубокой борьбы по разоблачению «предельщиков» железнодорожного транспорта в институте не ведется, критика предельческих ошибок и установок в преподавании отдельных дисциплин не развернута»[3]. В констатирующей части постановления все вышеуказанные недочеты и недостатки были поставлены в вину бывшего командования института, высказаны замечания в адрес ЦОПКадра НКПС по поводу слабого методического и оперативного руководства подведомственными вузами.

В постановляющей части Всесоюзный комитет по высшему техническому образованию при СНК СССР решил обратить внимание наркома путей сообщения Л. М. Кагановича «на необходимость усиления руководства институтом и помощи ему со стороны ЦОПКадра НКПС», просить Наркомат обороны ускорить переаттестацию военных работников института и «снабдить институт всеми недостающими программами по военным дисциплинам, увязав их с соответствующими программами по техническим дисциплинам», предложить ЦОПКадру НКПС до начала нового учебного года пополнить профессорско-преподавательский состав института квалифицированными работниками[4]. В четвертом пункте постановления ЦОПКадру НКПС и начальнику института тов. Шишковскому предписывалось:

а) укрепить учебную часть и инженерно-строительный факультет института квалифицированными руководителями и освободить деканов других факультетов от перегрузки педагогической работой;

б) принять меры к полному укомплектованию кафедр руководителями, объявив публичный конкурс на замещение вакантных должностей; одновременно с этим обеспечить необходимые условия для повышения квалификации и научного роста наличного состава преподавателей;

---

[1] Постановление Президиума комитета от 14 марта 1936 г. «О Новосибирском институте военных инженеров транспорта» // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 21. Л. 9.

[2] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 21. Л. 9.

[3] Там же. Л. 10.

[4] Там же. Л. 11.

в) при развертывании научно-исследовательской работы кафедр особое внимание уделить помощи Томской железной дороге, всемерно используя в этом деле положительный опыт Томского института железнодорожного транспорта;

г) для внесения необходимой четкости в организационную структуру и режим работы института тщательно изучить и использовать опыт работы других военных втузов[1].

На заседании Всесоюзного комитета по высшему техническому образованию 14 марта 1936 г. приняли к сведению заявление начальника института В. М. Шишковского об устранении ряда недочетов в работе, выявленных в ходе обследования, в частности об освобождении ряда слушателей от старших командных должностей и административных обязанностей.

В июле 1936 г. Центральное управление учебных заведений Наркомата путей сообщения (ЦУУЗ НКПС)[2] назначило заместителем начальника НИВИТа по учебной части и начальником учебного отдела Якова Михайловича Орлика[3]. Профессор С. А. Введенский, согласно телеграмме начальника ЦОПКадра НКПС В. Н. Черного, завершил свою трудовую деятельность в НИВИТе и 1 августа 1936 г. отбыл (переводом) в Днепропетровск[4].

В отчете института за 1935/36 учеб. г. впервые была приведена подробная информация о работе военных кафедр: общевойсковой подготовки, кафедры тактики, восстановления и разрушения железных дорог, военных сообщений[5].

В августе 1936 г. Москва назначила нового начальника НИВИТа. Приказ народного комиссара путей сообщения СССР № ЦГЛ/75 от 13 августа 1936 г. гласил: «Назначить тов. Матвеева Н. И. начальником Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта». Полковника В. М. Шишковского оставили работать в вузе – вернули на должность заместителя начальника института по военной части. В публикациях А. В. Добровольского, А. Г. Теплякова приведены новые сведения из биографии бывшего и. о. начальника НИВИТа, раскрыты последние годы и дни его жизни (репрессирован в ноябре 1937 г.)[6].

Новый 1936/37 учеб. г. начался точно по графику. Факультетами были составлены планы работы, в которых предусматривалась «методическая работа, проведение производственных совещаний, руководство дипломным проектированием, составление графиков выполнения курсовых проектов и т. п.

---

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 21. Л. 11–12.

[2] ЦУУЗ НКПС был создан в 1936 г. для работы с учебными заведениями, находящимися в ведомственном подчинении.

[3] ***Орлик Яков Михайлович*** (1895–1937 гг.). Начальник Томского электромеханического института инженеров железнодорожного транспорта с 24 февраля 1932 г. по 9 апреля 1935 г. Приказом ЦУУЗа НКПС назначен заместителем начальника НИВИТа по учебной части, начальником учебного отдела с 27 июля 1936 г. Снят с работы приказом НКПС № ЦГЛ/1090 от 7 августа 1937 г. Репрессирован в 1937 г.

[4] Приказ по НИВИТу № 155-а от 16.08.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 164 ; Профессора Сибирского государственного университета путей сообщения. Т. 1. С. 36.

[5] Отчет о работе Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта имени пятнадцатилетия Октября за 1935–1936 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 16. Л. 18–21 об.

[6] *Добровольский А. В.* Начальник НИВИТа полковник В. М. Шишковский // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения: Гуманитарные исследования. 2019. № 1 (5). С. 35–42 ; *Тепляков А. Г.* Чужой среди своих: комиссар, чекист, военный разведчик Владимир Шишковский // Развитие территорий. 2018. № 3 (13). С. 12–18.

Кафедрами по программам, пересмотренным до начала учебных занятий, были составлены рабочие календарные планы»[1].

По состоянию на 1 сентября 1936/37 учеб. г. к факультету «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» относились следующие кафедры: «Проектирование и постройка железных дорог»; «Железные дороги»; «Конструкции»; «Геодезия»; «Водоснабжение»; «Гидравлика»; «Архитектура»; «Строительное производство»[2].

В сентябре 1936 г. в НИВИТе было принято решение о закреплении ряда лабораторий за профильными кафедрами. Так, грунтовую лабораторию прикрепили к кафедре железных дорог, мостоиспытательную станцию и группу гидрологии – к кафедре мостов, химическую лабораторию – к кафедре химии, стройлабораторию – к кафедре строительных материалов[3]. Прибывший по путевке ЦОПКадра НКПС Александр Михайлович Смищенко назначен на должность преподавателя политической экономии, и. о. заведующего кафедрой социально-экономических дисциплин[4].

В начале нового 1936/37 учеб. г. на повестку дня был поставлен вопрос об укреплении деловых связей между кафедрами, факультетами и слушателями. На очередном совещании констатировалось, что «до сего времени кафедры, особенно не прикрепленные к факультету, были совершенно оторваны от факультетов. Факультеты мало знали о жизни кафедры, о работе со слушателями, о трудностях, переживаемых той или иной кафедрой»[5]. Проведенное совещание вскрыло немало проблем, которые необходимо решать совместными усилиями. В протоколе совещания новому начальнику факультета «Движение и грузовая работа» Г. М. Ежкову[6] рекомендовали использовать резолюцию и выводы совещания для укрепления дисциплины, а также отмечалось «странное поведение представителей кафедры «Строительная механика» в лице д-ра техн. наук Н. М. Абрамова и доцента А. Файдыша, демонстративно покинувших совещание»[7].

На очередном заседании учебного совета 1 ноября 1936 г. рассматривался вопрос «О реализации Новосибирским институтом военных инженеров железнодорожного транспорта Постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) "О работе высшей

---

[1] Краткие пояснения к отчету НИВИТа за первый семестр 1936/37 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 26. Л. 1.

[2] Отчет о работе факультета «Постройка железных дорог и путевое хозяйство» за первый семестр 1936/37 акад. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 26. Л. 4.

[3] Приказ по НИВИТу № 116-а от 25.06.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 105 об.

[4] Приказ по НИВИТу № 197-а от 14.10.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 199.

[5] Увязать работу кафедр с работой факультетов // Кадры – транспорту. 1936. № 5. 29 окт.

[6] ***Ежков Георгий Михайлович***, 1904 г. р., из семьи рабочих, член ВКП(б). В 1931 г. окончил эксплуатационный факультет Московского института инженеров транспорта. Педагогический стаж с 1930 г. Научное звание доцента утверждено решением ЦОПКадра НКПС в 1933 г. После окончания аспирантуры защитил кандидатскую диссертацию по проблемам тягового хозяйства. Ученая степень утверждена решением квалификационной комиссии ЦУУЗа НКПС 2 октября 1936 г. В штат НИВИТа зачислен 20 августа 1936 г., назначен на должность доцента, заведующего кафедрой «Подвижной состав и тяга поездов». В октябре 1936 г. назначен на должность и. о. начальника факультета «Движение и грузовая работа». См.: Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 42. Л. 155 ; Д. 54 Т. II ; Д. 55. Т. III.

[7] Увязать работу кафедр с работой факультетов // Кадры – транспорту. 1936. № 5. 29 окт.

школы”». В докладе начальника института Н. И. Матвеева самокритично прозвучало, что по уровню обучения наш вуз находился далеко позади от других транспортных институтов. В государственном архиве Новосибирской области сохранилась сокращенная стенограмма доклада Н. И. Матвеева[1]. Подробный отчет был размещен в институтской газете «Кадры – транспорту». В разделе «Недостатки НИВИТа» начальник отметил: «Кафедры не были обеспечены профессорско-преподавательскими кадрами. Значительное количество оборудования устарело, не отражает огромного роста транспортной техники и может быть использовано лишь в качестве музейных экспонатов. Отсутствуют образцы новейших машин, используемых при механизации путевых работ. Не отражена передовая техника по организации строительных работ (различные подъемники, саморазгружающиеся вагонетки, экскаваторы, транспортеры, бетонные заводы, автогрузовики и т. д. и т. п.»[2]. После перечисления недостатков начальник института Н. И. Матвеев сказал: «Я их перечислил вовсе не для того, чтобы на кого-то напасть, опорочить кого-то и на этом успокоиться. Я их напоминаю для того, чтобы показать, какая громадная работа должна быть проделана, чтобы наш институт из плетущегося в хвосте вывести в ряды передовых, ведущих втузов социалистического транспорта и Западно-Сибирского края»[3]. В деле перестройки и улучшения работы института, подчеркнул Н. И. Матвеев, главную роль играют профессорско-преподавательские кадры. В докладе было озвучено, что в текущем году приглашены и работают в институте: доктор технических наук, профессор Н. М. Абрамов – кафедра строительной механики; доцент А. Файдыш – кафедра «Мосты»; и. о. профессора, доцент И. С. Моргунов – кафедра «Электрические железезные дороги»; кандидат технических наук, доцент Г. М. Ежков – кафедра «Подвижной состав»; кандидат философии Арефьев – кафедра «Иностранные языки»; и. о. доцента А. М. Смищенко – кафедра политэкономии; инженер В. В. Гадевальдт – кафедра «Станции и узлы»; инженер Смеречинский – кафедра эксплуатации железных дорог; инженер В. А. Соколов – кафедра «Строительное производство»; инженер А. П. Лебедев – кафедра «Путь и путевое хозяйство». «Количество новых преподавателей уже составляет 16 % к числу имевшихся ранее. Впервые в институте мы имеем доктора технических наук. Наличие этих новых товарищей поможет нам в улучшении преподавания и всей работы института»[4].

В докладе начальник института также отметил, что в ходе личной проверки он обнаружил низкое качество лекций ряда преподавателей, отсутствие рабочих планов у большинства кафедр к началу занятий. И в заключении Н. И. Матвеев сказал, что «нам в настоящее время в нашем институте приходится решать такие учебные и организационные вопросы, какие решены в других учебных заведениях много лет тому назад»[5]. В этих условиях, заявил

[1] ГАНО. Ф. Р-110. Оп. 1. Д. 33. Л. 1–5.

[2] О реализации Новосибирским институтом военных инженеров железнодорожного транспорта Постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) «О работе высшей школы» (сокращенная стенограмма доклада начальника НИВИТа тов. Матвеева на заседании учебного совета 01.11.1936 г.) // Кадры – транспорту. 1936. № 8 (143). 21 нояб.

[3] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 33. Л. 3–4.

[4] О реализации Новосибирским институтом военных инженеров железнодорожного транспорта Постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) «О работе высшей школы»… // Кадры – транспорту. 1936. № 8 (143). 21 нояб.

[5] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 33. Л. 4.

начальник вуза, НИВИТ переходит на выполнение заданий по строгому плану: разработан и утвержден календарный план общественной работы, составлен и утвержден распорядок дня слушателей, утверждены сметы на приобретение оборудования для лабораторий и кабинетов. Успешное выполнение Постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) «О работе высшей школы» требует совместной напряженной работы командного и административно-управленческого персонала вуза, профессорско-преподавательского состава и слушателей. Выход приказа народного комиссара путей сообщения № 163-ц от 9 ноября 1936 г. «Об улучшении подготовки инженеров железнодорожного транспорта в высших технических учебных заведениях НКПС» наглядно подтвердил актуальность проблем, только что обсужденных на учебном совете института.

В первом семестре 1936/37 учеб. г. резко активизировалась борьба с так называемой предельщиной, и в этих целях на всех кафедрах НИВИТа были «пересмотрены учебники, курсы и отдельные издания, имеющиеся в библиотеке и в пользовании членов кафедры, и сделанные заключения переданы в учебную часть для принятия соответствующих мер»[1]. Приказом № 212-а от 1 ноября 1936 г. профессор Федор Григорьевич Некрасов был принят на должность начальника кафедры геодезии с 20 октября 1936 г., но буквально через четыре месяца он уволился по собственному желанию (скорее всего, это было связано с вышеуказанными причинами)[2]. Борьба с предельщиками в середине 1930-х гг. стала заметным явлением в жизни нашего вуза и будет рассмотрена нами в отдельной главе.

В начале 1937 г. ряд кафедр отчитались о работе за первый семестр. Так, кафедра «Электрические железные дороги» (начальник И. С. Моргунов) информировала через газету, что все лекции, практические занятия и курсовое проектирование проводились строго по календарному плану. К 1 января 1937 г. «сданы все курсовые проекты, после чего произведены экзамены. Для дипломников прочитаны четыре факультативные лекции по вопросам теоретического обоснования достижений стахановцев и причины пересмотра старых норм»[3]. Кроме того, преподаватели кафедры разработали тематику диаграмм по курсу электротяги для кабинета электрических железных дорог, составили задачи по расчету тормозов в соответствии с новыми правилами технической эксплуатации железных дорог, прочитали две лекции в Сибстройпути по вопросам электрических железных дорог. Новый заведующий кафедрой «Теория сооружений» доцент А. Файдыш доложил о первых итогах своей работы[4]. А представители военных кафедр вновь подняли проблему устранения параллелизма в программах военно-технического цикла и, главным образом, профилирующих дисциплин. «Одно время была создана специальная комиссия, – писал полковник А. В. Котюков, – но результатов ее работы нет»[5].

Новый начальник вуза поставил на повестку дня вопрос о качестве преподавания. Сигналом послужила заметка в газете «Кадры – транспорту» о низ-

---

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 26. Л. 4 об.

[2] Профессора Сибирского государственного университета путей сообщения. Т. 1. С. 84–85.

[3] *Моргунов*. Кафедра «Электрические железные дороги» // Кадры – транспорту. 1937. № 3 (149). 22 янв.

[4] *Файдыш А*. Первые итоги по теории сооружений // Кадры – транспорту. 1937. № 3 (149). 22 янв.

[5] *Котюков А. В*. Устранить параллелизм в программах // Кадры – транспорту. 1937. № 2 (148). 12 янв.

ком качестве лекций старшего преподавателя Г. И. Григорова по курсу «Экономика транспорта». В газете писалось, что «материал лекции преподносится без иллюстраций и даже безграмотно. Часто преподаватель говорит "шишнадцать", вместо слова "закабаление" говорит "закабыление", вместо "качающиеся колосники" – "качающиеся золотники". Специальной литературы по этому предмету нет. Программа до слушателя до сих пор не доведена. К лекциям тов. Григоров, очевидно, слабо готовится»[1]. Следующим объектом критики стал доцент кафедры «Станции и узлы» А. М. Горчаков: «Материал Горчаковым преподносится "вообще"; конкретных данных нет; преподаватель, очевидно, не готовится к лекциям. Не раз обсуждали этот вопрос на производственных совещаниях, и не раз тов. Горчаков давал обещания улучшить качество лекций. Но время идет. Качество лекций не улучшается, а учебная часть и деканат никаких мер не принимают»[2]. Пришлось принимать соответствующие меры на уровне начальника института.

Пятилетний юбилей факультета «Движение и грузовая работа» торжественно отметили в клубе. На юбилейном мероприятии вспоминали, как в марте 1932 г. на станции Иркутск-II был организован Восточно-Сибирский институт инженеров железнодорожного транспорта, который в 1934 г. в качестве факультета влился в наш институт. Начальник НИВИТа поздравил юбиляров, наградил грамотами и ценными подарками 11 слушателей и ветерана факультета – Дмитрия Ивановича Муретова[3]. В многочисленных выступлениях отмечалось, что из 81 слушателя V курса сейчас 25 отличников, 46 ударников учебы. На весь институт известны фамилии слушателей-активистов – парторга курса Жигунова, профорга Осовицкого, активных общественников Быкова, Каретникова, Федорова, Чуева, Сыромля, Фридмана. Юбилейный вечер 11 марта 1937 г. факультет «Движение и грузовая работа» завершил концертом художественной самодеятельности[4].

В задачах на новый 1937/38 учеб. г. начальник НИВИТа Н. И. Матвеев акцентировал внимание руководителей кафедр на четкую организацию работы: «Иметь с начала года рабочие планы по всему курсу, правильно распределять учебный материал, обеспечить выполнение индивидуальных заданий и курсовых проектов по твердым срокам. Увязать академические задания по всем дисциплинам, не допуская сгущения заданий и перегрузки в отдельные месяцы»[5]. Резкая критика была высказана по поводу того, что многие преподаватели вуза «топчутся на месте, всячески отодвигая, под разными предлогами, подготовку диссертаций», в то время как в других институтах научные работники успешно прорабатывают и защищают диссертации на уче-

---

[1] *Западный*. Улучшить качество лекций // Кадры – транспорту. 1937. № 13 (159). 2 апр.

[2] О лекциях доцента Горчакова // Кадры – транспорту. 1937. № 15 (161). 16 апр.

[3] ***Муретов Дмитрий Иванович***, 1881 г. р., из семьи служащих, беспартийный. Окончил Томский технологический институт в 1909 г. Педагогический стаж с 1925 г. В штат НИВИТа принят 1 апреля 1934 г. Ученой степени и ученого звания не имел. В юбилейном 1937 г. занимал должность и. о. доцента, заведующего кафедрой «Электротехника». См.: Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 42. Л. 155 ; Д. 54. Т. II ; Д. 55. Т. III.

[4] *Западный*. Пятилетний юбилей // Кадры – транспорту. 1937. № 11 (157). 22 марта.

[5] *Матвеев Н. И*. За большевистское овладение наукой // Кадры – транспорту. 1937. № 23 (169). 2 сент.

ные степени. Представители кафедры иностранных языков в связи с введением экзаменационных испытаний при поступлении в высшие учебные заведения и обязательной сдачей экзаменов в вузе предложили улучшить методическое обеспечение дисциплины, поставили перед дирекцией вопрос о «создании благоприятных условий как к изучению, так и к преподаванию языков»[1]. Кафедра строительной механики отрапортовала о готовности к началу учебного года, изложила содержание календарного плана (для строительного факультета) на текущий семестр[2].

В ноябре 1937 г. Совет народных комиссаров СССР принял Постановление о введении штатных должностей и должностных окладов для профессорско-преподавательского состава в вузах, о повышении стипендии студентам высших учебных заведений[3]. По всей стране устанавливалась единая система штатных должностей (профессор – заведующий кафедрой, профессор кафедры, доцент кафедры, ассистент кафедры, старший преподаватель, преподаватель), должностные оклады профессорско-преподавательского и учебно-вспомогательного персонала высших учебных заведений. Преподаватели института горячо приветствовали Постановление Правительства СССР в резолюции общего собрания профессорско-преподавательского и слушательского состава НИВИТа, а также публикациями в газете «Кадры – транспорту»[4]. В последующий период в газете появляются позитивные статьи о преподавателе А. Я. Куранове, доценте С. Ф. Мацкевиче[5].

В начале 1938 г. в НИВИТ принимают на работу Якова Григорьевича Дерягина, которого вначале зачисляют на должность доцента кафедры социально-экономических дисциплин, затем назначают и. о. заместителя начальника учебной части[6]. В марте 1938 г. начальник кафедры электрификации железных дорог профессор И. С. Моргунов (после ареста В. М. Завадского) назначается и. о. начальника факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», а через два месяца, 14 мая 1938 г., передает эту должность кандидату технических наук, доценту Максиму Ивановичу Орябинскому, прибывшему из ЛИИЖТа по распоряжению ЦУУЗа НКПС[7].

В отчете НИВИТа по учебно-методической работе за 1937/38 учеб. г. особый акцент делался на нехватку преподавателей. По утвержденному штатному расписанию институту выделялась 121 штатная единица, в том числе профессоров – 22, доцентов – 32, старших преподавателей – 9, ассистентов – 42, преподавателей –

---

[1] *Токарева М*. За изучение иностранных языков // Кадры – транспорту. 1937. № 25 (171). 12 сент.

[2] *Куранов*. На кафедре строительной механики // Кадры – транспорту. 1937. № 27 (173). 27 сент.

[3] В Совете народных комиссаров СССР // Кадры – транспорту. 1937. № 34 (180). 19 нояб.

[4] Резолюция общего собрания профессорско-преподавательского и слушательского состава ; *Куранов*. Буду бороться за лучшее качество преподавания // Кадры – транспорту. 1937. № 35 (181). 28 нояб.

[5] *Радченко П*. Преподаватель – большевик (о Куранове А. Я) // Кадры – транспорту. 1938. № 13 (199). 8 апр. ; Степан Фаддеевич Мацкевич // Кадры – транспорту. 1938. № 19 (206). 29 июня.

[6] Приказы по НИВИТу № 25 от 07.02.1938, № 41-б от 03.03.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 42. Л. 62, 95.

[7] Приказы по НИВИТу № 46-в от 19.03.1938 г., № 81-б от 14.05.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43 ; Профессора Сибирского государственного университета путей сообщения. Т. 1. С. 83.

16[1]. В течение года не хватало 53 преподавателей. В списке профессорско-преподавательского состава НИВИТа по состоянию на 1 марта 1938 г. указано 70 вакансий[2]. В течение учебного года институт привлекал на правах совместителей 24 чел., более 40 специалистов-практиков выделила Томская железная дорога для руководства дипломным проектированием. «В целом же, – писалось в отчете, – преподавательский коллектив НИВИТа за год пополнился на 30 человек. Кандидатов наук было – 1, имеется – 4. Для обеспечения учебного процесса в наступающем учебном году необходимо назначить еще не менее 20 человек»[3].

Следует подчеркнуть, что с 1938 г. преподавательские кадры НИВИТа, стали активно пополняться за счет собственных выпускников-отличников. Так, первыми на преподавательскую работу в институт были приняты Виктор Михайлович Мисюрев – выпускник 1936 г., Степан Васильевич Амелин – выпускник 1937 г. Кстати, С. В. Амелин стал первым из выпускников, который защитил кандидатскую диссертацию в довоенный период (1941 г.)[4]. В 1938 г. по распоряжению Наркомата путей сообщения в НИВИТ были направлены и приняты на работу: Василий Алексеевич Штырляев, Конкордия Александровна Балаева (кафедра «Здания»), Михаил Константинович Вериго, Владимир Алексеевич Соколов («Строительное производство»), Николай Павлович Прокопович («Станции и узлы»), Нестор Иванович Астафьев («Организация движения»), Глеб Александрович Попов («Железные дороги»), Борис Викторович Иванов («Проектирование и постройка железных дорог), Лидия Алексеевна Кедрова («Геодезия»)[5].

В качестве позитивного момента в отчете руководства НИВИТа за 1937/38 учеб. г. констатировалось, что в истекшем году институт добился решительного перелома в деле подготовки научных работников к получению ученых степеней. Для подготовки к сдаче кандидатских экзаменов в вузе были организованы кружки по изучению диалектического материализма, математики, иностранных языков. Ассистент А. М. Горчаков закончил написание диссертации по теме «Угольные станции» и представил ее к защите на соискание ученой степени кандидата наук. В основном завершил работу над диссертацией ассистент Константин Николаевич Коржавин[6] на тему «Динамическое давление льда на опоры мостов и гидротехнических сооружений». Его науч-

---

[1] Отчет НИВИТа по учебно-методической работе за 1937/38 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 12.

[2] Список профессорско-преподавательского состава института (по состоянию на 1 марта 1938 г.) // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 55. Т. III. Л. 60–62.

[3] Отчет НИВИТа по учебно-методической работе за 1937/38 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 12.

[4] Профессора Сибирского государственного университета путей сообщения. Т. 1. С. 10–11.

[5] Приказы по НИВИТу № 125 от 14.07.1938, № 131 от 22.07.1938 г., № 134 от 26.07.1938 г., № 153 от 21.08.1938 г., № 156-в от 02.09.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. р-1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 402, 407, 449, 478, 141.

[6] ***Коржавин Константин Николаевич***, 1905 г. р., из семьи служащих, беспартийный. Окончил Томский технологический институт в 1929 г. по специальности инженер-гидролог. Педагогический стаж с 1933 г. В 1933–1936 гг. – преподаватель, с 1936 по 1938 г – ассистент НИВИТа. В 1938 г. утвержден в ученом звании «доцент» кафедры «Строительная механика». Кандидатская диссертация защищена в 1940 г., докторская – в 1951 г. В 1946 г. назначен на должность начальника кафедры гидравлики, водоснабжения и канализации НИВИТа, проработал заведующим кафедрой до 1990 г. Скончался в 2002 г. См.: Профессора Сибирского государственного университета путей сообщения. Т. 2. С. 104–105.

ная работа получила высокую оценку ленинградских ученых. Успешно работают над диссертациями доцент Алексей Александрович Савелов[1], и. о. доцента Всеволод Николаевич Желязовский, Герман Алексеевич Коновалов, Анна Павловна Кузнецова, ассистенты Владимир Александрович Голиков, Валентин Петрович Целищев, Сергей Петрович Целищев[2].

В сентябре 1938 г. начальник института Н. И. Матвеев провел проверку готовности к новому учебному году и издал приказ, в котором констатировалось, что «на отдельных кафедрах все еще не закончена разработка учебной документации: нет планов работы кафедр, научно-исследовательской работы и индивидуальных планов по повышению квалификации работников»[3]. Начальникам факультетов и кафедр предписывалось немедленно выполнить все мероприятия по обеспечению учебного процесса, а заместителю начальника по учебной и научной работе Александру Дмитриевичу Третьякову[4] поручалось в трехдневный срок произвести проверку выполнения этих мероприятий и принять соответствующие меры воздействия на тех руководителей, которые своевременно не выполнили указания начальника института. Руководство вуза потребовало усилить контроль над качеством работы преподавателей, так как ряд сотрудников, в частности ассистент кафедры «Детали машин и теория механизмов» Петр Георгиевич Казначеев, «плохо готовится к лекциям, при выводе формул он допускает грубые ошибки»[5].

Осенью в институте был поднят вопрос о работе кабинета социально-экономических дисциплин: «Кабинет работает неудовлетворительно. Наглядных пособий в кабинете нет. Литературы по диамату и политэкономии имеется мало, нет ни одного учебника «Краткий курс истории ВКП(б)». Новой литературой кабинет не пополняется»[6]. Разгромная статья слушателей заставила руководство института по-другому взглянуть на эту проблему.

После выхода Постановления ЦК ВКП(б) «О постановке партийной пропаганды в связи с выпуском "Краткого курса истории ВКП(б)"» в учебные планы высших учебных заведений страны со второй половины 1938/39 учеб. г. была включена дисциплина «Основы марксизма-ленинизма»[7]. Так повсеместно акцент

---

[1] ***Савелов Алексей Александрович***, 1904 г. р., из семьи крестьян, беспартийный. Окончил Уфимский педагогический институт в 1928 г., курсы аспирантуры НКПС. Стаж педагогической работы с 1928 г. После окончания аспирантуры направлен в НоПИИТ. В 1934 г. назначен на должность ассистента кафедры математики. В должности доцента утвержден квалификационной комиссией НКПС 14 ноября 1936 г. В феврале 1936 г. назначен заведующим кафедрой математики, проработал на этом посту три десятилетия. Кандидат педагогических наук (1949 г.). Профессор кафедры «Высшая математика» (1960 г.). Скончался в 2002 г. См.: Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 42. Л. 155 ; Д. 54. Т. II ; Д. 55. Т. III ; Профессора Сибирского государственного университета путей сообщения. Т. 2. С. 150–153.

[2] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 13.

[3] Приказ по НИВИТу № 176 от 29.09.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 582.

[4] ***Третьяков Александр Дмитриевич*** работал в НИВИТе с 19 октября 1937 г. по 23 августа 1939 г. в должности заместителя начальника института по учебной и научной работе. Приказом НКПС № ЦГЛ/1889 от 23 августа 1939 г. направлен в ЛИИЖТ для окончания аспирантуры. См.: Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 81 ; Профессора Сибирского государственного университета путей сообщения. Т. 1. С. 125.

[5] Повысить качество лекций по прикладной математике // Кадры – транспорту. 1938. № 20 (206). 21 окт.

[6] Парткабинет должен быть образцовым // Кадры – транспорту. 1938. № 23 (209). 14 нояб.

[7] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 1 об. ; Преподавание марксизма-ленинизма в высшей школе // Кадры – транспорту. 1939. № 3 (220). 21 янв.

стал смещаться на изучение истории большевистской партии. В феврале 1939 г. на основании приказа № 9 Всесоюзного комитета по высшей школе при СНК СССР от 11 января 1939 г. преподавание основ марксизма-ленинизма ввели и в нашем вузе. Приказом по НИВИТу подготовка и руководство проведением курса было возложено на начальника кафедры социально-экономических дисциплин Я. Г. Дерягина[1]. Тут же эта кафедра была укреплена партийными кадрами: на работу приняли старшими преподавателями Григория Никитовича Юдахина, Татьяну Николаевну Гладкову[2]. В апреле 1939 г. был увеличен штат кабинета основ марксизма-ленинизма до пяти человек; принято решение о создании обособленного кабинета экономики транспорта и экономической географии[3]. И с этого времени, образно говоря, начался «звездный час» преподавателей истории партии в советской высшей школе.

Современная кафедра истории и политологии Сибирского государственного университета путей сообщения ведет свою летопись с первых дней существования нашего вуза. В первые годы она носила названия «Социально-экономические науки» (1932–1934 гг.), «Диамат и ленинизм» (1934–1935 гг.), «Социально-экономические дисциплины» (1936–1939 гг.), «Основы марксизма-ленинизма» (1939–1956 гг.). С 1957 по 1965 гг. в вузе (НИИЖТе) существовала общеинститутская кафедра «История КПСС, диалектического и исторического материализма». Из нее в дальнейшем выделились самостоятельные кафедры: «История КПСС», «Марксистско-ленинская философия», «Политическая экономия», позднее – «Научный коммунизм». Нынешнее название «История и политология» кафедра носит с 1992 г.[4]

В 1930-е гг. на кафедре социально-экономических наук преподавали философию, ленинизм, политическую экономию, экономическую географию, экономику транспорта. Первыми заведующими кафедрой были Н. А. Прощаев, И. Т. Вологжин, А. М. Смищенко, преподавателями работали Г. И. Григоров, Г. П. Иванюк, К. А. Лысенко, И. А. Миронов, Ш. П. Мурановский[5]. В марте 1938 г. (приказ по НИВИТу № 41-б от 03.03.1938) на должность начальника кафедры «Социально-экономические дисциплины» был назначен Яков Григорьевич Дерягин[6]. В 1939 г. в штатной структуре НИВИТа появилась кафедра с названием «Основы марксизма-ленинизма».

В предвоенном 1940/41 учеб. г. на кафедре трудились два доцента – Я. Г. Дерягин, Ф. Н. Радкевич, старшие преподаватели В. Н. Березин, И. Е. Анфи-

---

[1] Приказ по НИВИТу № 66 от 11.02.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 405.

[2] Приказ по НИВИТу № 77 от 17.02.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 453.

[3] Приказ по НИВИТу № 145 от 11.04.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 374.

[4] См.: *Добровольский А. В.* О некоторых аспектах деятельности кафедры истории в НИВИТе – НИИЖТе – СГУПСе (1932–2017 гг.) // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения: Гуманитарные исследования. 2018. № 1 (3). С. 21–28.

[5] Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 44. Л. 8, 10 ; Д. 102. Л. 2, 3.

[6] ***Дерягин Яков Григорьевич***, 1906 г. р., член ВКП(б). Окончил Академию комвоспитания им. Н. К. Крупской в Москве (1930 г.), педагогический стаж с 1931 г. Ученое звание «доцент» утверждено квалификационной комиссией Госплана РСФСР 29 ноября 1935 г. В НИВИТ принят в феврале 1938 г. на должность доцента, заместителя начальника учебной части, затем начальника кафедры социально-экономических дисциплин. С 1939 по 1945 г. работал в должности начальника кафедры «Основы марксизма-ленинизма». См.: Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 42. Л. 95 ; Д. 263. Л. 2-3 ; Д. 54. Т. II ; Д. 55. Т. III.

лофьев, И. А. Суслов, г. Н. Юдахин, преподаватели Т. Г. Барышев, М. В. Серебрякова, И. Е. Мергинев, А. П. Кузнецова, методист А. Д. Капичева[1]. Все сотрудники кафедры числились в штатном кадровом активе политотдела Томской железной дороги[2].

В начале 1939 г. кафедры «Железные дороги», «Мосты», «Геодезия» отчитались о своей работе. Заведующий кафедрой «Железные дороги» С. Ф. Мацкевич доложил, что в первом семестре программы выполнены на всех курсах, экзаменационная сессия началась в соответствии с календарным планом работы. В текущем учебном году преподаватели кафедры уделили серьезное внимание изучению и популяризации стахановских методов работы, намечен конкретный план работы по оказанию помощи производству. К руководству дипломным проектированием, кроме профессорско-преподавательского состава института, привлекаются с производства свыше 10 инженеров-производственников. К дипломному проектированию (по путейской специальности) допущено 50 чел.[3]

Заведующий кафедрой «Мосты» Ф. Г. Голицын особо подчеркнул, что «кафедра в настоящем своем составе работает первый год»[4]. Вначале он проинформировал о состоянии учебной работы по курсу «Мосты», затем поделился итогами и перспективами деятельности кафедры. В качестве недостатков Ф. Г. Голицын отметил, что при кафедре до сих пор не организован научно-технический кружок, отсутствует связь с производством. Главная задача второго семестра, подчеркнул заведующий кафедрой, курсовое проектирование железобетонного и металлического мостов на V курсе, оказание предметной помощи слушателям-дипломникам.

Начальник кафедры «Геодезия» В. А. Важеевский большое внимание уделил повышению научно-теоретического и методического уровня сотрудников кафедры, работе над диссертациями, укреплению связи с производством. Он выдвинул конкретные предложения руководству вуза по модернизации ряда лекционных аудиторий, в частности аудитории № 300, поделился планами подготовки инструментов к летней учебной практике, приобретения нового оборудования для геодезического кабинета. Кроме того, «на одном из совещаний кафедры постановлено организовать во втором семестре научно-технический кружок слушателей»[5].

С 1939 г. в нашем вузе стали практиковаться публичные отчеты преподавателей о ходе работы над диссертациями. Первым отчитался доцент К. Н. Коржавин. Он доложил, что диссертационная работа по теме «Динамическое давление льда на опоры мостов и гидротехнических сооружений» практически завершена, «диссертационную работу я предполагаю закончить к 1–15 мая 1939 г.; окончательный срок защиты будет установлен Ленинградским индустриальным институтом»[6]. В последующей статье «Радостное творчество» раскрывался стиль и методы педагогического мастерства К. Н. Коржавина: «Характерной чертой молодого доцента является то, что его лекции всегда захватывают слушателей»[7].

---

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 158. Л. 3.
[2] НоПИИТ – НИВИТ – НИИЖТ. С. 22.
[3] *Мацкевич*. Работа кафедры «Железные дороги» // Кадры – транспорту. 1939. № 2 (219). 10 янв.
[4] *Голицын*. На кафедре «Мосты» // Кадры – транспорту. 1939. № 3 (220). 21 янв.
[5] *Важеевский В*. Работа кафедры геодезии // Кадры – транспорту. 1939. № 4 (221). 27 янв.
[6] *Коржавин К*. Моя работа над диссертационной темой // Кадры – транспорту. 1939. № 5 (223). 15 февр.
[7] *Воротников В*. Радостное творчество // Кадры – транспорту. 1939. № 21 (238). 1 мая.

Постановление СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС от 28 декабря 1938 г. «О мероприятиях по упорядочению трудовой дисциплины, улучшению практики государственного социального страхования и борьбе с злоупотреблениями в этом деле» на новую высоту поставило вопросы трудовой и производственной дисциплины в вузах. В разъяснениях ВКВШ были даны исчерпывающие ответы на вопросы, касающиеся профессиональных обязанностей профессорско-преподавательского состава, основных форм и видов контроля за осуществлением педагогической деятельности, научно-исследовательской и методической работы[1]. Проведенные рейды и проверки учебного отдела наглядно показали разный уровень работы преподавателей. Например, доцент С. Ф. Мацкевич «прохождение программ планирует так, чтобы слушатели были равномерно нагружены на протяжении всего учебного года. Вследствие такой организации работы проекты по расчету верхнего строения железнодорожного пути большинством слушателей выполнены досрочно»[2]. А вот доцент Ф. Г. Голицын «читает лекции бессистемно, в них отсутствует четкость в изложении, не выделяется главное, основное, в результате возникает много неясных моментов, и нередко чтение лекций превращается в ответы на вопросы»[3]. Серьезные замечания были высказаны также в адрес внешнего совместителя тов. Силенко, который очень быстро читает лекции по курсу «Основания и фундаменты», в результате чего ряд важных разделов (ленточные фундаменты, фундаменты в виде плит) остались непонятными для большинства слушателей. Руководство вуза в очередной раз напомнило, что преподаватели должны систематически готовиться к лекциям, упорно работать над собой, чтобы достичь высокого качества в деле подготовки высококвалифицированных кадров.

В передовой статье «Задачи нового учебного года» начальник института Н. И. Матвеев, как положено, подвел итоги прошедшего года и определил приоритетные задачи на 1939/40 учеб. г. В числе первых был поднят вопрос о качестве преподавания: «Нельзя обойти вопрос о поднятии качества преподавания. Лекции, практические занятия, консультации должны быть интересными, оригинальными, базирующимися на передовой науке, на современных достижениях техники»[4]. Он призвал преподавателей настойчиво овладевать марксистско-ленинской теорией познания, изучать современные достижения науки и техники, осваивать и пропагандировать стахановско-кривоносовские нормы и методы работы. Начальникам факультетов и кафедр поручалось обеспечить строгое выполнение учебных планов, бывать на занятиях сотрудников кафедр, организовывать обмен опытом, разбор и обсуждение частных методик. Акцентировалось внимание коллектива на том, что «наш институт, наряду с высокими техническими знаниями, должен давать слушателям отличную боевую подготовку, широкое военное образование, необходимое командирам РККА»[5].

В сентябре 1939 г. были подведены первые итоги работы кафедры «Основы марксизма-ленинизма». Начальник кафедры Я. Г. Дерягин проинформировал, что «за истекшее полугодие кафедра провела большую работу в деле

[1] *Кафтанов С.* О трудовой дисциплине в вузах (разъяснение ВКВШ) // Кадры – транспорту. 1939. № 19 (236). 21 апр.

[2] *Линин С. Г.* О лекциях на IV курсе // Кадры – транспорту. 1939. № 17 (234). 8 апр.

[3] Там же.

[4] *Матвеев Н.* Задачи нового учебного года // Кадры – транспорту. 1939. № 29 (246). 5 сент.

[5] Там же.

перестройки преподавания марсистско-ленинской теории в институте»[1]. Все слушатели начали обучение по программам «Краткого курса истории ВКП(б)», значительно увеличилось количество выданных общественно-политических книг и число посетителей кабинета марксизма-ленинизма, показана хорошая качественная успеваемость (74 %) на экзаменах по курсу «Основы марксизма-ленинизма». «Кафедра марксизма-ленинизма НИВИТа по своему составу увеличилась в три раза. Положительным итогом истекшего полугодия, – отметил начальник кафедры, – является значительный шаг вперед, сделанный нами, преподавателями марксизма-ленинизма, в ликвидации своей теоретической отсталости и односторонности в подготовке»[2].

В октябрьском номере слушатели института написали благодарственные слова в адрес заведующего кафедрой «Теоретическая механика» Л. К. Кудряшова[3] и доцента А. А. Савелова[4]. А кафедра «Изыскание и проектирование железных дорог» решила ходатайствовать перед учебным советом института о досрочном присвоении ученого звания «ассистент» молодому преподавателю Б. В. Иванову, который за короткий промежуток времени зарекомендовал себя способным педагогом и растущим научным сотрудником[5].

В довоенное время, начиная с 1934 г., в НИВИТе работали следующие военные кафедры: «Восстановление железных дорог и устройство на них заграждений», «Военные сообщения», «Тактика», «Общевойсковая и физическая подготовка». Для полного представления о программе подготовки офицеров запаса Службы военных сообщений и тыла (ВОСО) приводим полный перечень военных дисциплин, которые изучали слушатели в период обучения в институте: 1) противовоздушная и химическая оборона (ПВХО); 2) войсковой тыл; 3) ведение военных операций; 4) методика проведения командирских занятий; 5) театр военных действий; 6) стрелковое дело; 7) подрывное дело; 8) разрушение и восстановление железных дорог; 9) ВОСО; 10) воинские перевозки; 11) тактика; 12) военная топография; 13) уставы; 14) строевая подготовка; 15) вооруженные силы[6]. Но в архивных документах сохранилось очень мало информации о военных кафедрах в первые годы деятельности института.

---

[1] *Дерягин Я. Г.* Полгода работы кафедры марксизма-ленинизма // Кадры – транспорту. 1939. № 30 (247). 15 сент.

[2] Там же.

[3] ***Кудряшов Леонид Константинович***, 1908 г. р., из семьи крестьян, беспартийный. Окончил Московский госуниверситет и аспирантуру МГУ (1934 г.). Педагогический стаж с 1931 г. По распределению трудился в Узбекском госуниверситете в должности доцента. Кандидат физико-математических наук (1936 г.). В штат НИВИТа зачислен в апреле 1938 г. доцентом кафедры «Теоретическая механика», в сентябре 1938 г. назначен и. о. начальника кафедры, с перерывами работал на этой должности почти восемь лет. С октября 1949 г. по 1953 г. – начальник факультета «Мосты». С октября 1955 г. по февраль 1958 г. – декан эксплуатационного факультета НИИЖТа. Доктор физико-математических наук (1955 г.), профессор (1957 г.). В нашем вузе работал до 1960 г., затем продолжил педагогическую деятельность в Одессе. См.: Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 54. Т. II ; Профессора Сибирского государственного университета путей сообщения. Т. 2. С. 114–116.

[4] Лекциями доцента А. А. Савелова довольны ; Лучший преподаватель // Кадры – транспорту. 1939. № 33 (250). 5 окт.

[5] *Радченко П.* Молодой преподаватель // Кадры – транспорту. 1939. № 37 (254). 7 нояб.

[6] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 16. Л. 36.

В октябре 1939 г. военные кафедры впервые обозначили себя публично. Преподаватели кафедры «Восстановление и разрушение железных дорог» приняли на себя повышенные обязательства в честь XXII годовщины Великой Октябрьской социалистической революции и вызвали на соревнование кафедру «Постройка железных дорог». Обязательства были приняты на срок до 1 июня 1940 г. за подписью начальника кафедры А. В. Котюкова, преподавателей Василия Емельяновича Ермилина, Ивана Георгиевича Попова, С. Прохорова[1]. В центральной печати в это время с ликованием встречали освободительный поход Красной армии в западные земли Белоруссии и Украины.

В октябре 1939 г. приказом Наркомата обороны СССР в НИВИТ был назначен новый заместитель начальника института по военной работе – полковник Александр Александрович Тиммерман[2]. Он был участником Гражданской войны, имел большой опыт преподавательской работы, кавалер Ордена Красной Звезды и медали «XX лет РККА». В приказе по личному составу от 8 октября 1939 г. записано: «Временное исполнение обязанностей моего военного заместителя возложить на полковника тов. Тиммерман с 08.10.1939. Майору тов. Соснову возвратиться к своим обязанностям военного заместителя начальника учебной части»[3]. Нового заместителя сразу же вводят в состав комиссии по подготовке материалов для выдвижения кандидатов на Доску почета, ему поручают обеспечить организацию и проведение соревнований по баскетболу и воллейболу между командами курсов, посвященных предстоящим выборам в местные Советы депутатов[4].

Ко дню выборов в местные Советы депутатов трудящихся (декабрь 1939 г.) преподаватели кафедры физики рапортовали о досрочном заверше-

---

[1] Социалистические обязательства кафедры «Восстановление железных дорог» // Кадры – транспорту. 1939. № 35 (252). 17 окт.

[2] ***Тиммерман Александр Александрович***, 1888 г. р., родился в Риге, немец. В ноябре 1917 г. поступил на службу в Красную армию, занимал различные командные должности в частях ВОСО. В 1930-1033 гг. обучался в Военной академии им. М. В. Фрунзе. Награжден орденом Красной Звезды (16.08.1936). В 1936-1937 гг. командир XI железнодорожного полка (г. Сызрань). В 1938 г. был арестован органами НКВД, но после семи месяцев заключения признан невиновным, восстановлен в звании, направлен на работу преподавателем в Новосибирский институт военных инженеров транспорта. В НИВИТе работал с 8 октября 1939 г. по 17 октября 1941 г. По приказу направлен в распоряжение СибВО. До июля 1942 г. работал начальником особого строительного отдела на Комбинате № 179 Наркомата боеприпасов (Сибсельмаш). В июле 1942 г. уволен из РККА по статье 43 «В». С начала 1943 г. начальник специализированного отделения Новосибирского авиазавода им. В. П. Чкалова – лесозаготовительного участка № 5 (1943–1956 гг. – Сузунский район Новосибирской области), лесозаготовительного участка № 7 (1956–1962 гг. – пос. Юрты Тайшетского района Иркутской области). Приказом Министерства обороны СССР уволен в запас 28.05.1962 в звании полковника. Непродолжительное время работал заместителем директора, директором Юртинской средней школы № 24. В середине 1960-х гг. вернулся в Новосибирск. Умер 15 февраля 1968 г. См.: Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО РФ). Шк. 24. Ящ. 11 ; Шк. 205. Ящ. 24 ; Тиммерман Александр Александрович // 1 418 шагов по Дороге памяти. URL: https://1418museum.ru/heroes/33411932 (дата обращения: 15.01.2021) ; Пятый участок. URL: http://www.susun.ru/o_susune_i_susunzah/pjatyjj_uchastok (дата обращения: 15.01.2021) ; *Черушев Н*. Из ГУЛАГа – в бой. URL: https://coollib.com/b/257869/read (дата обращения: 15.01.2021) ; Личное дело А. А. Тиммермана // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. ???. Д. ???. Л. ???.

[3] Приказ по НИВИТу № 358 от 08.10.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 91.

[4] Приказы по НИВИТу № 390 от 02.11.1939 ; № 403 от 15.11.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 6 ; Д. 59. Л. 44.

нии первой фазы научно-производственных работ по определению характеристик пенобетона. В отчете писалось, что «немалую изобретательность проявил ассистент Юлиан Савельевич Васильчик, конструировавший и рассчитавший электропечи, ассистент Василий Андреевич Винокуров, разработавший коммутатор-переключатель на десять точек (термопар), ассистенты Хаим Бенцианович Коган и Валентин Петрович Целищев, сконструировавшие термостат для испытания термоустойчивости пенобетона»[1].

При подведении итогов 1939 г. было отмечено, что «истекший год внес в работу нашего института значительные улучшения»[2]. Заместитель начальника института по учебной и научной работе Л. Ф. Комаров констатировал, что по итогам последней сессии было 73,8 % хороших и отличных оценок и только 0,9 % неудовлетворительных. За прошедший год в институт «привлечены новые высококвалифицированные преподаватели, лаборатории пополнились весьма ценными новинками техники, восполняющими крупные проблемы в изучении многих дисциплин, оборудованы неплохие лекционные аудитории и кабинеты»[3]. Далее Леонид Федорович отмечал, что преподаватели института вплотную взялись за повышение своей квалификации, ведут большую научную работу, пишут диссертации. По его информации, доценты Константин Николаевич Коржавин и Федор Ильич Слюсарчук уже закончили диссертации, 50 преподавателей готовятся к сдаче кандидатских экзаменов, более 60 чел. посещают университет марксизма-ленинизма. Накануне предстоящей зимней сессии начальник учебной части НИВИТа напомнил сотрудникам, что в эти дни работа всех кафедр, лабораторий, библиотеки института должна быть всемерно подчинена лучшему обеспечению подготовки слушателей к такому большому и важному делу, как сдача экзаменов.

Вскоре в институте произошли события, которые подняли авторитет военного заместителя начальника института полковника А. А. Тиммермана в глазах всех слушателей. Об этом написал в своих воспоминаниях Д. Ф. Колгатин: «В начале 1940 г. у нас вызывало беспокойство то, что в тылу появилось много обмороженных: давала знать о себе война с финнами. У нас формировались лыжные батальоны из добровольцев, а потом была сделана попытка мобилизовать на финскую войну весь наш курс. Нас остригли наголо и построили перед эшелоном, подготовленным для отправки. Но раздалась команда: «Нивитовцы! Пять шагов вперед! Сомкнуть ряды!». Оказалось, хлопоты полковника А. А. Тиммермана, который был принят наркомом К. Е. Ворошиловым, помогли отстоять наш курс. Мы возвратились в родные стены»[4].

В январе 1940 г. за высокие показатели и умелое сочетание производственной и общественной работы на Доску почета института были занесены: заместитель начальника факультета «Движение и грузовая работа» В. И. Быков; начальник кафедры «Геодезия», проф. В. А. Важеевский; начальник кафедры «Мосты» Ф. Г. Голицын; начальник кафедры «Основы марксизма-ленинизма», доц. Я. Г. Дерягин; начальник кафедры «Постройка и проектирование железных дорог», проф.

---

[1] Достижения кафедры физики ко дню выборов // Кадры – транспорту. 1939. № 47 (264). 24 дек.
[2] *Комаров Л.* За новые победы // Кадры – транспорту. 1940. № 1 (265). 1 янв.
[3] Там же.
[4] *Колгатин Д. Ф.* Накануне войны // Путевку в жизнь нам дал НИВИТ. Новосибирск, 2004. С. 40.

В. Е. Еврейсков; начальник кафедры «Подвижной состав и тяга поездов» и факультета «Движение и грузовая работа», канд. техн. наук, доц. Г. М. Ежков; начальник кафедры «Физика» Г. А. Коновалов; доц. кафедры «Мосты» и заместитель начальника учебной части института К. Н. Коржавин; начальник кафедры «Химия» К. Ф. Кузнецова; начальник кафедры «Теоретическая механика» доц. Л. К. Кудряшов; начальник кафедры «Железные дороги» и начальник факультета «Путь и путевое хозяйство», доц. С. Ф. Мацкевич; преподаватель истории ВКП(б) и заместитель начальника курсов комсостава по политчасти В. В. Порошин; командир роты И. Г. Попов; начальник кафедры «Математика» А. А. Савелов, а также А. А. Евстигнеев (начальник типографии), П. М. Клочихина (уборщица), Ф. В. Щеголев (столяр)[1].

В 1940 г. Комитет по делам высшей школы при СНК СССР установил новый порядок представления к ученым званиям научно-педагогических работников[2]. В связи с этим у ряда преподавателей нашего института в это время появились приставки «и. о.» до утверждения их в соответствующих должностях вышестоящим полномочным органом. К 1 мая закончил свою диссертационную работу преподаватель кафедры физики А. А. Драги по теме «Экспериментальное определение вибрации инженерных конструкций». Особый интерес представляли третий и четвертый разделы его диссертации, в которых был описан виброграф конструкции А. А. Драги и инженера А. Кузнецова, опыт его применения, в частности, при работе на строительстве Днепровской плотины[3]. В диссертационной работе были приведены также примеры определения дефектов рельсовых стыков, числа оборотов мотора и т. д. Последующий разговор на страницах газеты «Кадры – транспорту» с доцентом Н. Ф. Никоновым продолжил тематику подготовки кандидатских диссертаций, разворачивания научно-исследовательских работ[4].

В годовом отчете по итогам 1939/40 учеб. г. руководство вуза отмечало, что институт принимал все меры по укомплектованию кафедр, но сделать этого не удалось. «На 1940/41 учеб. г. остается неукомплектованность педагогическими кадрами по дисциплинам "Железные дороги", "Организация движения и грузовая работа", "Строительное производство", "Начертательная геометрия и черчение", "Иностранные языки". Нет совершенно преподавательских кадров по дисциплинам "СЦБ и связь", "Калькуляция себестоимости перевозок"»[5]. В годовом отчете впервые были представлены развернутые сведения о работе военных кафедр: «ВОСО», «Тактика», «Восстановление железных дорог и устройство на них заграждений», а также развернутая информация о лагерной подготовке слушателей на базе Юргинского полигона Сибирского военного округа[6].

В начале 1940/41 учеб. г. в институте был составлен и утвержден план проведения методической работы. В целях обмена опытом работы с другими

---

[1] Доска почета // Кадры – транспорту. 1940. № 5 (269). 30 янв.

[2] Новый порядок представления к ученым званиям // Кадры – транспорту. 1940. № 11 (275). 8 марта.

[3] *Приймак П.* Диссертационная работа доцента А. А. Драги // Кадры – транспорту. 1940. № 20 (284). 5 мая.

[4] *Лапунов И.* Разговор с доцентом // Кадры – транспорту. 1940. № 21 (285). 16 мая.

[5] Отчет о работе Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта за 1939/40 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 8 об.

[6] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 20–22.

транспортными вузами и оказания методической помощи кафедрам в институте решено было создать методическое бюро. Для повышения профессионального уровня преподавателей наметили подготовить доклады на темы «Как читать лекции», «О методике научно-исследовательской работы», а также заслушать доклады производственников о последних достижениях стахановцев на транспорте[1]. В ноябре запланировали провести первую научно-методическую конференцию кафедр НИВИТа.

В начале нового учебного года начальник кафедры начертательной геометрии Леонид Николаевич Розников провел целевую установку по методам изучения курса начертательной геометрии[2]. На страницах газеты «Кадры – транспорту» продолжили публикации об опыте работы лучших преподавателей. На этот раз опытом работы делился «один из старейших лекторов в институте, заслуженно пользующийся большим авторитетом и уважением у слушателей», начальник кафедры физики Герман Алексеевич Коновалов[3]. Постановлением Высшей аттестационной комиссии ВКВШ при СНК СССР от 12 октября 1940 г. начальнику института Н. И. Матвееву было присвоено ученое звание доцента кафедры «Проектирование и постройка железных дорог»[4]. С большим воодушевлением преподаватели и слушатели НИВИТа восприняли известие об успешной защите доцентом К. Н. Коржавиным кандидатской диссертации в научном совете Ленинградского индустриального института 28 октября 1940 г.[5]

18 ноября 1940 г. на оперативном совещании ЦУУЗа НКПС был заслушан доклад начальника НИВИТа о работе института за 1939/40 учеб. г. «Наша работа была подвергнута резкой критике, – докладывал Н. И. Матвеев на совещании актива института, – и по важнейшим результатам признана неудовлетворительной. По итогам социалистического соревнования за 1939/40 учеб. г. ЦУУЗ признал, что наш институт является худшим среди транспортных вузов»[6]. Стенограмма совещания актива института от 24 декабря 1940 г. занимает 89 страниц[7]. Проверяющие указали институту на низкую качественную успеваемость слушателей по основам марксизма-ленинизма, слабую связь преподавания общеобразовательных и гуманитарных дисциплин с железнодорожной тематикой. Серьезные претензии были высказаны в адрес руководства НИВИТа в связи с арестом «контрреволюционной группы из восьми человек,

---

[1] О методической работе в институте // Кадры – транспорту. 1940. № 32 (296). 25 сент.

[2] *Розников Л.* Целевая установка и метод изучения курса начертательной геометрии // Кадры – транспорту. 1940. № 34 (298). 5 окт. ; ***Розников Леонид Николаевич***, 1898 г. р., из семьи служащих, член ВКП(б). В штат НИВИТа принят 25 августа 1939 г. на должность старшего преподавателя, и. о. начальника кафедры «Начертательная геометрия». На момент зачисления научной степени и научного звания не имел.

[3] *Радченко П.* Лектор Г. А. Коновалов // Кадры – транспорту. 1940. № 33 (297). 3 окт. ; ***Коновалов Герман Алексеевич***, 1904 г. р., из крестьян, беспартийный. Окончил Нижегородский госуниверситет в 1927 г. и аспирантуру при МГУ в 1932 г. Педагогический стаж с 1924 г. В штате НИВИТа принят 13 ноября 1932 г. ассистентом, затем назначен заведующим кафедрой физики. Он входил в число 25 преподавателей, составлявших коллектив преподавателей при открытии нашего вуза. См.: Архив СГУПСа (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 42. Л. 155 ; Д. 54. Т. II ; Д. 55. Т. III.

[4] Приказ по НИВИТу № 366 от 21.11.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 72. Л. 57.

[5] Растущий научный сотрудник // Кадры – транспорту. 1940. № 43 (307). 5 дек.

[6] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 142. Л. 2.

[7] Стенограмма совещания актива о решении ЦУУЗа и НКПС о работе института и по мероприятиям командования по перестройке и улучшению работы от 24 декабря 1940 г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 142. 89 л.

ставившей себе цель разложения дисциплины, дискредитации директив партии и правительства», а также с разоблачением «шайки жуликов и проходимцев, которые украли путем подлогов (подделки печатей, подложные счета и т. д.) 59 тыс. р. государственных средств»[1]. И, конечно, беспрецедентный случай с вахтенным часовым, когда в учебном здании института «раздался выстрел». В своем докладе Н. И. Матвеев говорил, что за прошедший год в институте проведена большая организационно-политическая и методическая работа, принято более 40 новых преподавателей. «В НИВИТе я застал одного доцента, теперь их 22, кандидатов наук – 11». В заключительной части своего выступления начальник института сказал: «Коммунистическое воспитание – это не только дело одной кафедры марксизма-ленинизма. Ей, правда, принадлежит в этом деле ведущая роль, но над воспитанием должны работать все кафедры, научные работники, командиры, активисты, весь наш коллектив. До сего времени, к сожалению, отдельные преподаватели формально выполняют свою работу. Явился на занятия, отчитал, захватил портфель и ушел. Эти лица не стремятся наладить контакт со слушателями, связать свою работу с запросами и интересами учащихся, не знают и не воспитывают слушателей»[2].

Приказом по институту № 420 от 30 декабря 1940 г. был утвержден План мероприятий по ликвидации недостатков в работе НИВИТа, отмеченных в постановлении оперативного совещания ЦУУЗа НКПС от 18 сентября 1940 г. по отчету начальника института. Полный текст Плана мероприятий нами приводится в приложении (прил. 3). А 25 января 1941 г. последовал приказ народного комиссара путей сообщения СССР № ЦГЛ/227: «Снять МАТВЕЕВА Н. И. с работы начальника Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта как не справившегося с работой. Назначить врид начальника Новосибирского института КОМАРОВА Л. Ф. с 27 января 1941 г.»[3]. Приказом по НИВИТу от 1 февраля 1941 г. Н. И. Матвеев передал оперативное руководство институтом новому руководителю – врид начальника Л. Ф. Комарову[4]. После подписания акта передачи дел института с 15.02.1941 г. Н. И. Матвеев был освобожден от должности начальника института и переведен на ставку доцента кафедры «Изыскания и постройка железных дорог»[5]. В соответствии с приказом ЦУУЗа НКПС № 67 от 19 марта 1941 г. доцент Н. И. Матвеев 16 апреля 1941 г. отбыл в распоряжение Тбилисского института инженеров железнодорожного транспорта[6].

Борьба за повышение качества преподавания становится лейтмотивом начавшегося 1941 г. В приказе ВКВШ при СНК СССР от 25 февраля 1941 г. предписывалось систематически обсуждать на кафедрах и советах институтов методику преподавания, качество лекций, семинаров, практических занятий, лабораторных работ, учебников и учебных пособий. «Выше качество лекций и практических занятий» – под таким заголовком вышла целая полоса в газете «Кадры – транспорту» за 24 марта 1941 г. В статье критиковались преподаватели

[1] Стенограмма совещания актива… Л. 27, 28.
[2] Стенограмма совещания актива… Л. 32.
[3] *Москалев П. И.* Летопись НИВИТа – НИИЖТа… С. 12 ; *Москалев П. И.* Этапы пройденного пути. С. 17.
[4] Приказ по НИВИТу № 51 от 07.02.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 107. Л. 28.
[5] Приказ по НИВИТу № 96 от 13.03.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 106. Л. 307 ; Распоряжение начальника НИВИТа // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 289.
[6] Приказ по НИВИТу № 114 от 15.04.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 107. Л. 71.

НИВИТа, которые увлеклись совместительством в ущерб качеству по основному месту работы (Смирнова), которые недостаточно внимания уделяют научно-исследовательской работе (В. А. Соколов, К. Ф. Кузнецова, А. А. Драги), которые имеют серьезные нарекания со стороны слушателей по качеству практических занятий (В. Г. Петров, С. П. Целищев, Смоляков), которые читают лекции на низком профессиональном уровне (Галатченко, Северюхин). «Задача руководства института, учебной части и факультетов на основе этого приказа сейчас коренным образом сделать поворот в сторону повышения качества преподавания. Пора от многословия перейти к делу. Пора давно покончить со ссылками на всякого рода объективные причины и начать по серьезному требовать от людей честного и добросовестного выполнения своей работы»[1]. Вслед за этим в газете была опубликована разгромная статья о преподавателе Жеребцове, который читал курс лекций слушателям III курса факультета «Движение и грузовая работа» по дисциплине «Подвижной состав»: «В лекциях тов. Жеребцова, – писал автор «С», – бессистемность в изложении и очень трудно уловить главное; объясняя принципиальную схему того или иного устройства паровоза, тов. Жеребцов пытается всегда тут же "втолкнуть" массу несущественных подробностей, деталей, которые совершенно затемняют главное, в результате чего в головах слушателей получается сплошная каша»[2]. В очередной статье критиковалось качество лекций преподавателя архитектуры М. Ф. Дворянкина, которому «уже неоднократно указывали на его беспорядочное, бессистемное изложение курса, но это осталось гласом вопиющего в пустыне. По-прежнему преподаватель Дворянкин не готовится к лекциям»[3]. Лекции по курсу «Строительное производство на железнодорожном транспорте» не могут удовлетворять слушателей института, резюмировали в газете, и учебный отдел должен принять решительные меры, добиться коренного улучшения чтения лекций по этой дисциплине.

Научно-методическую конференцию кафедр НИВИТа наметили провести в период с 10 по 20 марта 1941 г. На ней запланировали заслушать доклады на следующие темы: «О решениях XVIII конференции ВКП(б) и задачах повышения качества образования (доц. Я. Г. Дерягин), «Об итогах методического совещания при ЦУУЗе НКПС» (доц. Л. Ф. Комаров), «О методике чтения лекций» (доц. Л. К. Кудряшов), «О методике проведения практических и лабораторных занятий (доц. М. М. Архангельский), а также о методике дипломного проектирования (доц. С. Ф. Мацкевич) и проведении экзаменов и зачетов (доц. Ф. И. Слюсарчук)[4]. Совет института поручил начальникам кафедр составить и обсудить на своих заседаниях частные методики по преподаванию всех дисциплин, в первую очередь специальных. Начальникам факультетов предложили создать постоянные методические совещания по вопросам: улучшения качества преподавания, увязки программ смежных дисциплин, рассмотрения учебных планов, содержания и объема домашних заданий, курсового и дипломного проектирования.

Приказом Народного комиссариата путей сообщения СССР № ЦГЛ/1013 от 21 апреля 1941 г. начальником Новосибирского института военных инженеров

---

[1] Выше качество лекций и практических занятий // Кадры – транспорту. 1941. № 13 (322). 24 марта.

[2] Что смотрит факультет «Движение» // Кадры – транспорту. 1941. № 14 (323). 3 апр.

[3] Лекции, которые не удовлетворяют слушателей // Кадры – транспорту. 1941. № 14 (323). 3 апр.

[4] *Коржавин К.* За развертывание методической работы в институте // Кадры – транспорту. 1941. № 10 (319). 8 марта.

железнодорожного транспорта назначен доцент Николай Иванович Монахов[1]; 12 мая 1941 г. он приступил к исполнению своих обязанностей[2]. Исполняющему обязанности начальника института Л. Ф. Комарову предписывалось вернуться к исполнению своих прямых обязанностей заместителя начальника института по учебной и научной работе. Биография нового начальника НИВИТа Н. И. Монахова была опубликована в газете «Кадры – транспорту» 19 мая 1941 г.

Накануне Великой Отечественной войны НИВИТ представлял из себя институт, полностью укомплектованный кадрами преподавателей (120 штатных и 11 совместителей), имеющий солидную материальную базу для обучения и научных исследований (30 кафедр, 11 лабораторий, 20 кабинетов, техническая библиотека). Ученые звания профессора (без наличия степени доктора наук) имели два преподавателя (В. Е. Еврейсков, В. А. Важеевский), звание доцента – 20 чел., из них кандидатов наук – 11[3]. Полный списочный состав преподавателей (по кафедрам) в этот период можно увидеть в приказе № 167 от 29 мая 1941 г. «О предоставлении отпуска на 1941 г. профессорско-преподавательскому и обслуживающему персоналу», а также в приказе № 191 от 19 июня 1941 г. «Об установлении должностных окладов профессорско-преподавательскому составу НИВИТа с 07.04.1941»[4].

С 19 июня 1941 г., в связи с серьезной болезнью заместителя начальника института по учебной и научной работе Л. Ф. Комарова, его обязанности возложили на доцента К. Н. Коржавина. Приказом от 21 июня 1941 г. новый начальник института Н. И. Монахов выехал в служебную командировку в Юргу[5]. А на следующий день началась ВОЙНА, которая разделила жизнь миллионов советских людей на два периода – до 22 июня 1941 г. и после… С 23 июня в НИВИТе ввели особый распорядок дня, всех слушателей, проживающих на территории института, перевели на казарменное положение[6]. Затем отменили производственную практику слушателей. Все преподаватели и сотрудники института были отозваны из отпусков, переведены на военное положение. Впереди предстояли четыре трудных военных года, раскрытых в нашей предыдущей монографии «НИВИТ военного времени (1941–1945 гг.)».

---

[1] Копия приказа Народного комиссариата путей сообщения СССР № ЦГЛ/1013 от 21 апреля 1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 107. Л. 89. ***Монахов Николай Иванович***, 1904 г. р., из семьи рабочего-котельщика омского депо, член ВКП(б) с 1928 г. Окончил Ленинградский институт инженеров путей сообщения в 1930 г. В 1934 г. окончил аспирантуру ЛИИЖТа с защитой диссертации на соискание ученой степени кандидата технических наук. До назначения в НИВИТ работал доцентом и научным сотрудником ЛИИЖТа. См.: Кадры – транспорту. 1941. № 20. (329). 19 мая ; *Москалев П. И.* Летопись НИВИТа – НИИЖТа... С. 13 ; *Москалев П. И.* Этапы пройденного пути. С. 17 ; Страницы истории Сибирского государственного университета путей сообщения. С. 13.

[2] Приказ по НИВИТу № 145 от 12.05.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 237.

[3] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 206. Л. 2.

[4] Приказ по НИВИТу № 167 от 29.05.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 106. Л. 123–128 ; Приказ по НИВИТу № 191 от 19.06.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 163–165.

[5] Приказ по НИВИТу № 196 от 21.06.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 158.

[6] Приказ по НИВИТу № 200 от 23.06.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 154.

ГЛАВА 3
Организация учебного процесса в вузе

На 1 сентября 1935/36 учеб. г. общее количество слушателей НИВИТа составляло 1 168 чел., из них членов ВКП(б) – 131 (11,2 %), членов ВЛКСМ 426 (36,4 %), рабочих – 663 (56,3 %), колхозников – 38 (3,2 %)[1]. На пороге нового учебного года руководство НИВИТа заявило: «Институт работает круглый год и "пускового периода", примером которого могло служить начало прошлого учебного года, теперь быть не может»[2]. И далее начальник института С. Е. Пропастин поставил перед коллективом новую задачу: «Мы получили богатейший опыт организационной работы. Мы научились тому, как следует организовывать свой аппарат, массу, организовывать самого себя, чтобы наиболее полно, наиболее разумно и четко использовать энтузиазм коллектива в борьбе за первенство»[3].

Тем не менее занятия, как писала институтская газета «Кадры – транспорту», «в силу какой-то неведомой традиции» начались с прежних проблем и долгого раскачивания. Учебная часть не смогла обеспечить своевременную явку преподавателей по ряду дисциплин, стабильность расписания, наблюдался постоянный дубляж в предоставлении аудиторий и кабинетов[4]. Только за первый месяц учебы по вине профессорско-преподавательского состава (из-за командировок) было пропущено более 30 ч учебного времени. Проведенная контрольная работа по математике показала неудовлетворительные результаты не только среди первокурсников (вчерашних абитуриентов), но и среди слушателей II курса. Так, в учебных группах 20 и 21 было получено 19 двоек, группах 24 и 25 – 14 двоек. В передовой статье «Достойно встретим 18-ю годовщину Октября» руководитель вуза писал, что этот праздник «наш институт должен встретить ростом академических показателей, дальнейшим разворотом движения отличников, чистым, культурным видом комнат, беспощадной борьбой против лодырей и прогульщиков, тормозящих борьбу коллектива института за первенство среди втузов»[5]. В юбилейном рапорте коллектива НИВИТа отмечалось, что коллектив студентов в институте по сравнению с 1932 г. увеличился на 60 %, партийно-комсомольская прослойка составила 52 %, рабочая – 58 %. Контингент научных работников по сравнению с 1932 г. увеличился на 120 %, вместо двух лабораторий сейчас в институте имеется восемь лабораторий и десять кабинетов с общей стоимостью оборудования 530 тыс. р.[6]

В октябре 1935 г. НИВИТ получил вызов на соревнование от Томского электромеханического института инженеров железнодорожного транспорта

---

[1] Отчет о работе Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта имени пятнадцатилетия Октября за 1935/36 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 16. Л. 1.

[2] Начать без «пускового периода» // Кадры – транспорту. 1935. № 21 (115). 6 сент.

[3] На пороге нового учебного года // Там же.

[4] *Карабатов*. Учебная часть опять срывает нормальную работу // Кадры – транспорту. 1935. № 26 (120). 30 окт.

[5] Достойно встретим 18-ю годовщину Октября // Кадры – транспорту. 1935. № 25 (119). 23 окт.

[6] НИВИТ к 18-й годовщине Октября // Кадры – транспорту. 1935. № 27 (121). 6 нояб.

(ТЭМИИТ)[1]. Более двух месяцев в институте бурно обсуждались условия социалистического соревнования и обязательства НИВИТа в сфере академической, научной, общественной и культурной работы. Обсуждение пунктов договора «превратилось в обсуждение недостатков работы института, тормозящих учебу на "отлично"»[2]. Текст договора социалистического соревнования между НИВИТом и ТЭМИИТом был опубликован в газете «Кадры – транспорту» за 24 января 1936 г. В первом разделе «Педагогический процесс» отражены взаимные обязательства институтов по укреплению трудовой дисциплины и улучшению качества педагогического процесса. По части учебы коллектив НИВИТа взял повышенные обязательства учиться не ниже, чем на «хорошо» и «отлично», изжить все неудовлетворительные оценки. В разделе «Подготовка к дипломному проектированию» институты обязались обеспечить все группы дипломников светлыми, просторными аудиториями, групповыми библиотеками, создать, в пределах возможностей вуза, лучшие условия для студентов, работающих над дипломными проектами.

В целях совершенствования организации учебного процесса в 1935/36 учеб. г. была развернута массовая работа по внедрению кривоносовско-стахановского и карташевского движения в учебе на основе социалистического соревнования и ударничества. Как позднее отмечалось в отчете, «партийно-комсомольская организация взяла на себя авангардную роль в производственной работе, все внимание было сосредоточено на учебе – это с одной стороны, и с другой – руководством института, профессорско-преподавательским составом и общественностью была развернута разъяснительная работа и конкретная помощь отстающим слушателям»[3]. Для этого преподаватели института организовали дополнительные занятия, консультации в аудиториях и на дому, посещая студенческие общежития. На массовых собраниях был прочитан целый ряд лекций методического характера: как работать над книгой, как вести конспект и т. д., а среди преподавательского состава развернулась целенаправленная работа по улучшению методов преподавания.

Накануне зимней экзаменационной сессии в газете «Кадры – транспорту» выступил начальник учебной части М. М. Половкин, который акцентировал внимание профессорско-преподавательского и слушательского состава на общих задачах коллектива НИВИТа в предстоящей сессии, а также привел «несколько советов из "Памятки студента по подготовке к зачетной сессии"»[4]. Накануне экзаменационной сессии пришлось внести некоторые изменения в учебный план: в связи с невыполнением программы по металлическим и деревянным конструкциям на IV курсе факультета «Здания на железнодорожном транспорте» из-за отсутствия преподавателя пришлось «снять их с зачетной сессии в первом семестре»[5].

---

[1] *Рыжков Л.* Бороться за переходящее Красное знамя // Кадры – транспорту. 1935. № 27 (121). 6 нояб.

[2] *Зельманов Н.* Договор с ТЭМИИТом утвержден // Кадры – транспорту. 1936. № 1 (127). 3 янв.

[3] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 16. Л. 6 об.

[4] *Половкин М. М.* К предстоящей зачетной сессии // Кадры – транспорту. 1935. № 32 (126). 25 дек.

[5] Приказ по НИВИТу № 13 от 16.01.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 14.

В конце первого семестра 1935/36 учеб. г. в НИВИТе впервые ставится вопрос о поддержке и развитии движения отличников[1]. На очередном совещании 31 декабря родилась инициатива проведения институтского слета отличников, на который предложили пригласить слушателей – отличников и ударников учебы, преподавателей вуза, представителей администрации, партийной, комсомольской и профсоюзной организаций, командного состава[2].

В день проведения слета, 11 января 1936 г., трибуну предоставили отличникам и ударникам учебы, ведущим преподавателям, научным работникам. Более десятка слушателей-отличников поделились опытом своей работы, их выступления были опубликованы в институтской газете[3]. В последующий период редакция газеты «Кадры – транспорту» неоднократно обращалась к центральной фигуре в учебе – отличникам. «В прошлом году в институте было только два отличника, в этом учебном году – одиннадцать, – писалось в газете от 2 марта 1936 г. – Мы имеем все возможности к тому, чтобы сделать движение отличников массовым движением. У нас имеются хорошие аудитории, хорошие общежития, слушатели находятся в прекрасных условиях, мы имеем достаточный контингент квалифицированных преподавателей, и наш коллектив может и должен вырастить сотни отличников. Борьба за массовое движение отличников должна стать нашей центральной задачей»[4].

По итогам январского слета заместитель начальника по учебной части В. Е. Еврейсков публично признал, что методика преподавания в вузе явно устарела и тоже нуждается в коренном изменении: «Вот поэтому сейчас задача каждого научного работника глубоко задуматься над методикой преподавания своей дисциплины с единственной целью – улучшить подготовку наших инженеров, создавать людей, способных творить, растить этих людей»[5].

Итоги зимней экзаменационной сессии показали некоторое повышение общего академического балла по сравнению с прошлым учебным годом – 3,88 против 3,62[6]. Лучшие результаты показал факультет «Здания на железнодорожном транспорте», который получил средний академический балл 4,03[7]. Факультет «Движение и грузовая работа», занимавший в предыдущие два года последнее место, вышел на второе место со средним баллом 3,93, факультет «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» имел 3,87 балла[8]. В приказе № 29-а от 5 февраля 1936 г. по итогам зимней экзаменационной сессии отмечалось, что, несмотря на общее улучшение показателей, принятые на себя обязательства (учиться не ниже, чем на «хорошо») оказались не выполненными. «Наряду с хорошими образцами учебы отличников, имеют место случаи академической расхлябанности и безответственности со стороны некоторых слушателей. В результате учебный семестр закончен с

[1] *Рыжков Л.* За массовое движение отличников // Кадры – транспорту. 1935. № 32 (126). 25 дек.
[2] *С. М.* Готовиться к слету отличников // Кадры – транспорту. 1936. № 3 (129). 11 янв.
[3] Слет ударников учебы: Учиться только на «отлично» // Кадры – транспорту. 1936. № 4 (130). 17 янв.
[4] Движение отличников сделать массовым // Кадры – транспорту. 1936. № 9 (135). 2 марта.
[5] *Еврейсков В. Е.* Мы крепко отстаем в методике // Кадры – транспорту. 1936. № 4 (130). 17 янв.
[6] Приказ по НИВИТу № 29-а от 05.02.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 33.
[7] *Фромберг.* Инженерно-строительный факультет на первом месте // Кадры – транспорту. 1936. № 4 (130). 17 янв.
[8] За ударный факультет // Кадры – транспорту. 1936. № 9 (135). 2 марта.

наличием 220 двоек»[1]. В приказе начальника института отмечалось, что большинство двоек получили слушатели первых курсов, это указывает на ошибки приемной комиссии, «принявшей часть слушателей с недостаточной подготовкой», а также на плохую работу профессорско-преподавательского состава, начальников факультетов и старшин групп по своевременному выявлению слабых учащихся и оказанию им помощи, недостаточную активность и решительность в борьбе с лодырями и нарушителями дисциплины. Эти же причины были названы и в последующей публикации начальника учебной части института М. М. Половкина[2].

По итогам зимней экзаменационной сессии восемь человек, получившие более двух неудовлетворительных оценок, были исключены из списков слушателей НИВИТа. Через некоторое время руководитель вуза В. М. Шишковский приказал начальникам факультетов представлять в графической форме успеваемость курсов в разрезе каждой дисциплины, отобразив следующие показатели: а) двоечники, б) отличники, в) средний балл[3]. Для повышения уровня подготовки слушателей был объявлен общеинститутский конкурс на лучшее владение техникой работы на счетной линейке. Слушателям первых трех курсов, показавшим наилучшие результаты, учреждались премии по 300, 200 и 100 р. соответственно[4].

В феврале 1936 г. была проведена дополнительная зачетная сессия, на которой вновь держали экзаменационные испытания слушатели, получившие неудовлетворительные оценки по зимней зачетной сессии, и слушатели, не допущенные (в силу разных причин) к этой сессии вообще, так называемые неаттестованные. После дополнительной зачетной сессии по специальности «Здания» осталась одна двойка (было 33), по специальности «Эксплуатация» – 28 (было 80), по специальности «Путь» – 22 (было 58). После дополнительной зачетной сессии средний балл по институту поднялся до 3,91[5].

В течение первого семестра так и не удалось решить проблемы с расписанием. В газете «Кадры – транспорту» опять констатировали, что «существующее у нас расписание на текущий семестр составлено в высшей степени формально и меняется каждую шестидневку и даже чаще»[6]. В качестве примера приводилось растянутое на весь семестр расписание курса «ВОСО» (17 ч), параллельное (вместо последовательного) прохождение курсов «Подвижной состав» и «Тяговые расчеты», одновременное назначение занятий в двух группах ряду преподавателей.

В 1935/36 учеб. г. серьезные трудности возникли в НИВИТе по поводу руководства дипломным проектированием. Не хватало штатных преподавателей, были сложности с внештатными и приглашенными специалистами-руководителями. Определенные проблемы возникли с омской группой дипломников, переведенных в НИВИТ по распоряжению ЦОПКадра НКПС для выполне-

[1] Приказ по НИВИТу № 29-а от 05.02.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 33.
[2] *Половкин М. М.* Итоги зачетной сессии // Кадры – транспорту. 1936. № 7 (133). 11 февр.
[3] Приказ по НИВИТу № 85 от 20.04.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 58.
[4] Приказ по НИВИТу № 7 от 09.01.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 8.
[5] *Дешин*. Итоги дополнительной зачетной сессии // Кадры – транспорту. 1936. № 9 (135). 2 марта.
[6] *Око*. Перестроить расписание // Кадры – транспорту. 1936. № 9 (135). 2 марта.

ния дипломного проектирования по специальности «Постройка жилых, коммунальных и производственных зданий»[1]. По прибытии эта группа (23 чел.) получила дипломные задания по актуальным темам для Томской и Омской железных дорог: паровозные депо, вагоноремонтные пункты, вокзалы, пассажирские здания, клубы, жилые дома и др.[2] А в штате НИВИТа имелся только один и. о. доцента по специальности инженер-архитектор, который мог выступать главным руководителем дипломного проектирования. По целому ряду вопросов, таких как планировка населенных мест, специальных и промышленных зданий, отопление и вентиляция, институт вынужден был приглашать специалистов с производства. Частые и длительные командировки производственников чуть не поставили под угрозу срыва ряд дипломных проектов слушателей. Тем не менее, считало руководство вуза, «несмотря на все трудности, связанные с частыми срывами занятий производственниками, дипломные проекты были защищены слушателями более чем на "хорошо"»[3]. Эта группа слушателей получила дипломы гражданских инженеров в марте 1936 г. Второй семестр, «несмотря на значительное повышение требований к учебе, был закончен со средним баллом – на "четыре"»[4].

Выпуск дипломированных специалистов (инженеров) в 1936 г. составил 149 чел., включая омскую группу. Для завершения военного обучения 125 выпускников были задержаны в институте еще на четыре месяца, из них два месяца они провели в лагерях, а остальное время проходили цикл военных дисциплин в стенах института. Приказом по Сибирскому военному округу 23 ноября 1936 г. 108 выпускников НИВИТа получили звания командиров взводов запаса железнодорожных войск, остальные 17 чел. (по состоянию здоровья) были выпущены гражданскими инженерами[5].

Общее количество выбывших за 1935/36 учеб. г. составило 269 чел., из них окончили институт – 149, отсеялись по разным причинам – 120. Движение контингента слушателей отражено в табл. 6, приведенной в годовом отчете института.

Таблица 6

Контингент слушателей	На 01.09.1935		На 01.07.1936	
	Кол-во	%	Кол-во	%
Члены ВКП(б)	131	11,2	74	7,9
Члены ВЛКСМ	428	36,4	417	44,4
Рабочие	663	56,7	551	59,0
Колхозники	38	3,2	28	3,0
Итого	1 168	100	938	80,3

Отсев по институту за учебный год составил 8,9 % к общему контингенту слушателей. По группе рабочих отсеялись 68 чел. Приведенная в годовом отчете института сводная таблица отсева слушателей (табл. 7) позволяет проанализировать характерные причины отсева за прошедший учебный год[6].

[1] Первые итоги работы дипломников // Кадры – транспорту. 1935. № 26 (120). 30 окт.

[2] *Игнатович*. Качество дипломных работ повысилось // Кадры – транспорту. 1936. № 8 (143). 21 нояб.

[3] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 16. Л. 3.

[4] Там же. Л. 6 об.

[5] Там же. Л. 2 об.

[6] Там же. Л. 2.

Таблица 7

Причина отсева	Курс					Кол-во	%
	I	II	III	IV	V		
Неуспеваемость	40	18	3	3	3	65	54,0
Годовой отпуск	6	2	–	1	2	11	9,2
Собственное желание	6	1	–	1	–	8	6,7
Смерть	3	3	1	1	–	8	6,7
Осужденные	1	1	1	1	3	7	5,8
Болезнь	3	–	1	1	–	5	4,1
Контрреволюционные выражения	–	1	–	1	1	3	2,5
Нарушения дисциплины	2	3	–	–	–	5	4,1
Заключение врачебной комиссии	–	–	–	1	–	1	1,1
Скрытие социального происхождения	6	–	–	1	–	7	5,8
Итого	67	27	6	11	9	120	100

Как видно, значительный процент отсева слушателей произошел по причине неуспеваемости (54 %), причем 74 % из этой категории (40 чел.) приходится на первокурсников. Руководство вуза объясняло это общим повышением требований к учащимся, а также «академически слабым новым набором»[1].

В июле 1936 г. в институте была создана комиссия по просмотру и проверке социально-экономической литературы в библиотеке вуза, которой поручалось до 5 августа провести всю необходимую работу и представить начальнику вуза акт на списание (уничтожение) литературы контрреволюционного характера[2]. В августе, в соответствии с распоряжением заместителя наркома путей сообщения тов. Зимина (№ ЦОК/203 от 08.07.1936), финансово-хозяйственный сектор института выделил 5 тыс. р. для пополнения литературой социально-экономического кабинета[3]. В октябре очередная комиссии (под председательством заместителя начальника учебной части Г. Е. Баратова) провела проверку технической и художественной литературы в библиотеке и представила начальнику вуза Н. И. Матвееву предложения по списанию и «соображения по пополнению библиотеки недостающей необходимой литературой»[4].

В результате произведенного приема на 1936/37 учеб. г. в институт были зачислены 263 чел., из них 175 на факультет «Строительство железных дорог и путевое хозяйство» и 88 на факультет «Движение и грузовая работа». По общеобразовательной подготовке 138 чел. окончили рабфак (52,4 %), 48 – десятилетку (18,25 %), 16 – техникумы (6,08 %), приняты переводом из других вузов – 61 чел. (23,2 %)[5].

Новый 1936/37 учеб. г. начался под лозунгом реализации Постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 23 июня 1936 г. «О работе высших учебных заведений и руководстве высшей школой», которое предъявляло повышенные требования к качеству лекций, консультаций и лабораторных занятий, вводило новое понятие «индивидуальная работа студента». Во исполнение постановления о высшей школе ВКВШ при СНК СССР принял положение «Об эк-

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 16. Л. 2.
[2] Приказ по НИВИТу № 142-а от 28.07.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 141.
[3] Приказ по НИВИТу № 151-а от 09.08.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 159.
[4] Приказ по НИВИТу № 192-а от 05.10.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 188.
[5] *Баратов*. О приеме в 1936/37 учеб. г. // Кадры – транспорту. 1936. № 1. 25 сент.

заменах и переводах с курса на курс». В нем регламентировался порядок организации и проведения экзаменов, перевод студентов с курса на курс при наличии отметок по всем предметам учебного плана не ниже «удовлетворительно», периоды подготовки дипломных проектов и сроки работы государственной экзаменационной комиссии[1].

Приказ народного комиссара путей сообщения № 163/Ц от 9 ноября 1936 г. «Об улучшении подготовки инженеров железнодорожного транспорта в высших технических учебных заведениях НКПС» конкретизировал задачи подведомственных учреждений по подготовке кадров для транспортной отрасли. В нем утверждался перечень инженерных специальностей для втузов НКПС, прописывались права и полномочия Центрального управления учебных заведений по определению контингента приема в высшие учебные заведения, устанавливались сроки пересмотра учебных планов и программ, вводилось положение об организации производственной практики на предприятиях железнодорожного транспорта. Наркомат путей сообщения поручил организовать переработку старых и составление новых учебников: «1) общий курс железных дорог; 2) организация движения; 3) организация грузовой работы; 4) устройство и работа паровозов и техника их ремонта; 5) деповское хозяйство и эксплуатация паровозов; 6) устройство и техника ремонта вагонов; 7) организация вагонного хозяйства и содержание вагонов; 8) устройство пути и способы его лечения; 9) организация ремонта и содержания пути; 10) изыскания, проектирование и постройка железных дорог; 11) устройство СЦБ и их содержание; 12) экономика транспорта»[2]. В планы капитального строительства на 1937 г. была включена постройка студенческого общежития для нашего вуза.

В начале нового учебного года в газете «Кадры – транспорту» была напечатана статья начальника института под названием «По-большевистски проведем в жизнь постановление ЦК ВКП(б) и правительства о высшей школе». «Важнейшая задача – обеспечить высокое качество преподавания и учебы, – писал Н. И. Матвеев, – хорошо организовать учебный процесс, обеспечить образцовое преподавание, богатое содержание лекций, практических занятий, насыщая их яркими примерами из жизни и науки»[3]. Новый начальник института призвал в кратчайший срок перестроить свою работу: ввести твердый, четкий и строгий порядок дня, вовремя начинать занятия, развернуть на кафедрах научно-исследовательскую работу.

С начала 1936/37 учеб. г. в институте начинается решительная борьба с двоечниками и хвостистами. Редакция газеты инициирует рейды общественности по проверке посещения консультаций, организации самостоятельной работы слуша-

[1] Об экзаменах и переводах с курса на курс // Кадры – транспорту. 1936. № 5. 29 окт.

[2] Приказ народного комиссара путей сообщения № 163/Ц от 9 ноября 1936 г. «Об улучшении подготовки инженеров железнодорожного транспорта в высших технических учебных заведениях НКПС» // Кадры – транспорту. 1936. № 12 (146). 4 дек.

[3] *Матвеев Н. И*. По-большевистски проведем в жизнь постановление ЦК ВКП(б) и правительства о высшей школе // Кадры – транспорту. 1936. № 1. 25 сент.

телей (работа с учебниками, ведение конспектов, выполнение домашних заданий)[1]. На страницах газеты «Кадры – транспорту» стали регулярно появляться фамилии слушателей, имеющих задолженность по ряду предметов. В статье «Решительно покончить с хвостистами» отмечалось, что на путейско-строительной специальности около 70 чел. до сих пор не ликвидировали задолженности. Так, слушатель Нестеренко (V курс) имеет пять хвостов, Самолдян (V курс) – три, Заболоцкий (II курс) – три, Еремеев (II курс) – три. Слушатель этого же факультета И. Кочнев был переведен с III курса на IV с тремя хвостами, окончил IV курс с шестью хвостами. «Уверен ли путейско-строительный факультет, – вопрошала газета, – что тов. Кочнев справится с работой по ликвидации задолженности?»[2]. В следующей публикации редакция газеты назвала имена новых «героев» на обоих факультетах, резко критиковала руководство за медленные темпы ликвидации задолженности, мягкое отношение начальствующего состава к слушателям-хвостистам[3].

На заседании учебного совета НИВИТа 1 ноября 1936 г. был заслушан доклад начальника института Н. И. Матвеева «О реализации Новосибирским институтом военных инженеров железнодорожного транспорта Постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) "О работе высшей школы"». В разделе «Недостатки НИВИТа» он обратил особое внимание на слабую подготовку материально-технической базы института к новому учебному году, а в разделах «Об организации учебного времени», «Обеспечить высокое качество преподавания» высказал конкретные предложения по улучшению форм и методов работы. «Прошло уже то время, когда в высшей школе могли преподавать люди с плохими знаниями. На наших совещаниях мы ставили перед преподавательским составом задачу максимального улучшения преподавания»[4].

После заседания учебного совета на новую высоту были подняты требования по улучшению качества лекций, которые, согласно постановлению партии и правительства от 23 июня 1936 г., стали основой для всех занятий в высшей школе. Эту проблему неоднократно поднимали как снизу (слушатели), так и сверху (руководство вуза). На вооружение взяли как пропаганду передового опыта, так и публичную критику недостатков. Педагогический опыт доцента, заведующего кафедрой электрических железных дорог Ивана Сергеевича Моргунова стал достоянием всего коллектива[5]. И тут же рядом заметка «Пора кончать со срывами лекций», в которой крепко «досталось» проф. Н. И. Молотилову (совместитель) за неоднократный срыв и перенос лекций на путейско-строительном факультете. А проф. А. О. Рейну пришлось публично

[1] Так не работают ; Бабанов и Кесаев бесполезно расходуют рабочее время ; Не ходят на консультацию // Кадры – транспорту. 1936. № 4. 17 окт. ; *Баранов*, *Шейман*. Проверка соцобязательств на факультете эксплуатации I курса // Кадры – транспорту. 1936. № 8 (143). 21 нояб.

[2] Хвостист Кочнев И. // Кадры – транспорту. 1936. № 5. 29 окт.

[3] Борьба за немедленную ликвидацию хвостов – внеочередная задача всего коллектива НИВИТа // Кадры – транспорту. 1936. № 8 (143). 21 нояб.

[4] О реализации Новосибирским институтом военных инженеров железнодорожного транспорта Постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) «О работе высшей школы» (сокращенная стенограмма доклада начальника НИВИТа тов. Матвеева на заседании учебного совета 01.11.1936) // Кадры – транспорту. 1936. № 8 (143). 21 нояб.

[5] *Восточный С.* Опыт Ивана Сергеевича Моргунова // Кадры – транспорту. 1936. № 5. 29 окт.

отчитываться на страницах газеты «Кадры – транспорту» о методике его подготовки к лекциям[1]. В годовом отчете руководство вуза призналось, что не сумели обеспечить надлежащего качества лекционного материала преподаватели П. Г. Казначеев (технология металлов), Арефьев (немецкий язык), Г. И. Григоров (экономика транспорта), И. П. Семин (подвижной состав), А. М. Горчаков (станции и узлы), Д. И. Муретов (электротехника)[2].

По-разному было воспринято в институте положение об организации самостоятельной работы студентов. Некоторые слушатели «новый метод поняли по-своему, т. е. используют время, отведенное для консультаций и домашней проработки, для отдыха и развлечения»[3]. Более того, отмечал заместитель начальника института по учебной и научной работе Я. М. Орлик, «находятся еще и преподаватели, которые полагают, что студент должен работать самостоятельно, следовательно, нечего о нем сейчас думать. Такие рассуждения ничего общего не имеют с постановлением партии и правительства. Всемерно помогать студенту перестроиться, научить его самостоятельно работать, систематически наблюдать за его ростом, своевременно ему помогать, чутко прислушиваться к запросам… – такова задача профессоров и преподавателей»[4]. Контроль за рациональной организацией самостоятельной работы слушателей становится одним из приоритетных направлений в деятельности учебного отдела института. Приказом по НИВИТу от 8 октября 1936 г. был утвержден порядок поведения слушателей института во время проведения академических занятий. В этом же приказе командному составу вменялось в обязанности «наблюдать за точным исполнением распорядка дня и использованием времени, отведенного на академические и самостоятельные занятия, только по прямому назначению»[5].

В октябре 1936 г. ВКВШ при СНК СССР принял постановление о проведении учета грамотности студентов вузов. «Данные проверки грамотности студентов, поступивших в этом году в высшие учебные заведения, – писал председатель ВКВШ И. И. Межлаук, – рисуют безотрадную картину состояния их грамотности»[6]. ВКВШ предписал руководителям вузов: 1) провести до 1 декабря контрольные диктанты по русскому языку, выявить и взять на учет всех недостаточно грамотных студентов; 2) организовать для студентов, получивших неудовлетворительные оценки, дополнительные (обязательные) занятия по расписанию; 3) установить предельные сроки ликвидации малограмотности – до 1 июня 1937 г. Профессорско-преподавательскому составу вменили в обязанность проверять все письменные работы студентов (тезисы, конспекты, рефераты, отчеты о производственной практике, объяснительные записки к проектам и т. п.) не только со стороны содержания, но и со стороны орфографии, пунктуации и стиля. Инструкция по проведению учета грамотности студентов вузов была опубликована в институтской газете за 4 декабря 1936 г.

---

[1] Улучшить качество лекций // Кадры – транспорту. 1936. № 4. 17 окт. ; *Рейн*. Письмо в редакцию // Кадры – транспорту. 1936. № 5. 29 окт.

[2] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 26. Л. 2.

[3] *Заботливый*. Так не работают // Кадры – транспорту. 1936. № 4. 17 окт.

[4] *Орлик Я. М*. Готовить кадры, достойные нашей великой сталинской эпохи // Кадры – транспорту. 1936. № 2. 4 окт.

[5] Приказ по НИВИТу № 194-а от 08.10.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 192.

[6] *Межлаук И. И*. Начальникам ГУУЗ // Кадры – транспорту. 1936. № 12 (146). 4 дек.



Первый диктант был проведен в НИВИТе в декабре 1936 г., повторная диктовка состоялась 27 февраля 1937 г.[1] Повторный диктант писали 1 101 чел., из них «34 слушателя ухитрились сделать более 40 ошибок, а некоторые показали вопиющую свою неграмотность»[2]. В целях ликвидации неграмотности начальник института приказал всем руководителям факультетов взять под строгий контроль посещаемость занятий по русскому языку и два раза в месяц докладывать о наиболее отстающих слушателях; профессорско-преподавательскому составу предоставили право «снижать слушателям оценку знаний по своей дисциплине за неграмотность и плохое изложение своих мыслей»[3]. Слушатели С. Свиринкин (группа 105, путейский факультет) и В. Яковлев (группа 308, «Движение и грузовая работа») были уволены из института за безграмотность. Впоследствии только по приказу начальника института освобождались от посещения занятий по русскому языку слушатели, получившие удовлетворительные оценки за контрольный диктант.

В это же время ужесточаются в институте и требования к сдаче зачетов, экзаменов. Настоящая борьба объявлена нерадивым слушателям, уличенным в использовании шпаргалок и других подсобных материалов, списывании работ друг у друга. В ходе зимней сессии «за попытки списывания и обмана преподавателей» выговор с занесением в личное дело был объявлен 10 слушателям. Начальник института призвал всех слушателей «вскрывать и самым жесточайшим образом разоблачать очковтирателей и халтурщиков в учебе»[4].

Подготовка к зимней экзаменационной сессии в соответствии с новыми требованиями ВКВШ выразилась в следующих моментах: а) приказом по институту установлены дисциплины, по которым был назначен экзамен; б) расписание приема упражнений, курсовых проектов и экзаменов доведено до слушателей за месяц до начала экзаменационной сессии; в) на всех курсах провели производственные совещания по вопросам организации и проведения экзаменов; г) по ряду дисциплин увеличены часы вечерних консультаций; д) все кафедры разработали инструкции по порядку проведения экзаменов и критерии оценок; е) экзамены наметили проводить в соответствующих лабораториях и кабинетах[5].

Результаты январской экзаменационной сессии за первый семестр 1936/37 учеб. г. приведены в табл. 8[6].

Таблица 8

Оценка	Число оценок	%
Отлично	2 163	46,7
Удовлетворительно	2 142	46,3
Неудовлетворительно	318	7,0
Не аттестованы	1 940	–

[1] Приказ по НИВИТу № 34-в от 28.02.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 420.
[2] Приказ по НИВИТу № 43 от 14.03.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 393.
[3] Там же.
[4] Приказ по НИВИТу № 8 от 14.01.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 503.
[5] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 26. Л. 2–2 об.
[6] Там же. Л. 1.

У руководства вуза серьезную озабоченность вызвала самовольная неявка слушателей на экзамены. По факультету «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» таких набралось 202 чел., по факультету «Движение и грузовая работа» – 92 чел. Проведенный анализ должников по факультету «Путевое хозяйство» вскрыл следующую картину[1] (табл. 9).

Таблица 9

Курс	Не явились, чел.	Не сдали по числу дисциплин, чел.					
		по одной	по две	по три	по четыре	по пять	по шесть
I	62	28	19	9	1	3	2
II	57	44	11	2	–	–	–
III	28	19	7	–	1	1	–
IV	36	22	9	3	2	–	–
V	19	15	3	1	–	–	–
Итого по факультету	202	128	49	15	4	4	2

Дополнительная экзаменационная сессия существенно подправила количественные и качественные показатели по институту (табл. 10).

Таблица 10

Оценка	Число оценок	%
Отлично	2 511	45
Удовлетворительно	2 911	52
Неудовлетворительно	174	3
Не аттестованы	741	–

Повторно сдавали экзамены 319 слушателей, по третьему разу, с разрешения начальника института, к экзаменам было допущено 26 чел. Средний академический балл по итогам зимней экзаменационной сессии по НИВИТу составил 3,87. На 1 января 1937 г. в НИВИТе было 19 отличников и 332 ударника учебы[2]. По результатам сессии число отличников увеличилось до 132 чел., из них 73 – на факультете «Движение и грузовая работа»[3]; из института были исключены за неуспеваемость 11 чел.[4]

20 февраля 1937 г. в НИВИТе состоялось очередное совещание отличников и ударников учебы, на котором подвели итоги первого семестра, были высказаны предложения по совершенствованию учебного процесса. Присутствующие предложили пересмотреть учебный план, так как к концу семестра у них «скапливается по пять–шесть курсовых проектов и ряд упражнений. Слушатели работают до 2–3 ч ночи над проектами и тут же готовятся к экзаменам»[5]. Серьезные претензии были высказаны слушателями Залкиндер, Мозолюк, Савинцевым, Слипченко, Карабатовым в адрес ряда преподавателей

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 26. Л. 2 об.

[2] Встретим день ударника еще более упорной академической работой // Кадры – транспорту. 1937. № 1 (147). 1 янв.

[3] *Быков В.* Итоги экзаменационной сессии первого семестра по эксплуатационному факультету // Кадры – транспорту. 1937. № 11 (157). 22 марта.

[4] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 26. Л. 1 об.

[5] Совещание отличников и ударников учебы // Кадры – транспорту. 1937. № 6 (152). 27 февр.

(С. М. Игнатовича, А. Файдыша) и начальника факультета В. М. Завадского, который не контролирует качество их работы.

Отдельной темой 1936/37 учеб. г. может стать организация преддипломной практики и дипломного проектирования. В постановлении СНК СССР и ЦК ВКП(б) о высшей школе было однозначно написано, что «студенты преддипломную практику проходят по месту темы дипломного проектирования, где они одновременно занимаются сбором материалов для дипломной работы»[1]. Вузам пришлось срочно перекраивать все планы и программы производственных и преддипломных практик. И по отдельным специальностям сложилась тупиковая ситуация. Например, студенты-дипломники по кафедре «Изыскания и проектирование железных дорог» по старому учебному плану изыскательскую практику проходили после III, а строительную – после V курса. Теперь же нужно было делать все наоборот. И если для слушателей младших курсов это нововведение не представляло особых проблем, то дипломники 1937 г. столкнулись с серьезными трудностями. Сначала вузы долго ждали новые разнарядки из Москвы (по объектам Наркомата путей сообщения), затем пришлось менять темы будущих дипломных работ[2]. «В конце концов нас всех спешно спихнули в Сибстройтрест, – писали будущие выпускники факультета «Постройка железных дорог и путевое хозяйство», – при этом институт не знал объектов работы в системе треста, сам же трест не знал, как и где нас использовать, и направил дублерами. Когда же мы приехали на место, то выяснилось, что практики для нас не имеется, и нас, не смущаясь этим, спешно устроили прорабами, строймастерами, старшими десятниками. Из практики мы вынесли только одно – как не нужно работать»[3]. Подобная ситуация сложилась и на факультете «Движение и грузовая работа». У дипломников учебных групп 603 и 604 около 85 % работ были привязаны к реальным проектам по железнодорожным станциям Сибири. Но отделы и управления железных дорог серьезно затянули со сроками допуска студентов к технической документации, предоставления им профилей геологических исследований, балластного слоя и т. п.[4] В результате командировки, предусмотренные учебным планом с 3 октября по 3 ноября, для многих дипломников прошли впустую[5]. «При таком ненормальном положении дела, – писал слушатель Н. И. Мотовилов, – и за недостатком нужных данных многие дипломники вынуждены были перейти на учебные темы»[6]. Далее он резюмировал, что «наш горький опыт со сбором материала должен быть учтен и принят во внимание на будущее время. Следующая очередь дипломников должна работать в здоровых и нормальных условиях, и настоящим безобразиям должен быть положен конец». В годовом отчете института сухо зафиксировано: «Срыв большого числа консультаций руководителями дипломного проектирования, привлеченными с Томской железной дороги, дипломники-путейцы фактически были предоставлены сами себе»[7].

---

[1] Преддипломная практика // Кадры – транспорту. 1936. № 9 (144). 26 нояб.
[2] *Негодующий*. О даче дипломных тем // Там же.
[3] Преддипломная практика // Там же.
[4] *Демидин*. Дипломники без материала // Там же.
[5] *Велесов*. Сбор материалов для дипломных работ // Там же.
[6] *Мотовилов Н. И.* Дипломное проектирование на специальности «Путь» // Там же.
[7] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 26. Л. 1.

Приказ по НИВИТу о составе государственной экзаменационной комиссии (ГЭК) на 1937 г., утвержденной Наркоматом путей сообщения, был издан 22 мая. Председателем ГЭК по специальности «Постройка железных дорог и путевое хозяйство» был назначен начальник службы пути Томской железной дороги, инженер Дергачев; председателем ГЭК по специальности «Постройка жилых, коммунальных и промышленных зданий» – главный инженер Сибтранспроекта Катков[1]. Финальным результатом 1936/37 учеб. г. стал третий выпуск НИВИТа – 70 инженеров, командиров железнодорожного транспорта. «Прошедшая защита дипломных проектов показала, – писал заместитель начальника института по учебной и научной работе Я. М. Орлик, – что, несмотря на все недостатки в учебном процессе, несмотря на то, что выпускники этого года занимались в условиях бесконечной ломки учебных планов, что они прошли все "прелести" лабораторно-бригадного метода работы, что, несмотря на все это, они показали свою достаточную подготовленность к практической работе на транспорте»[2]. Среди отличников, окончивших институт в 1937 г., дипломы I степени получили С. Амелин, К. Решетов, В. Суродеев, П. Кибальников, Б. Долгов, А. Бутор.

Задачи на новый 1937/38 учеб. г. были поставлены начальником НИВИТа Н. И. Матвеевым в статье «За большевистское овладение наукой» в газете «Кадры – транспорту». В соответствии с духом времени он призвал «неустанно поднимать большевистскую бдительность в борьбе с фашистско-троцкистскими-бухаринскими, японо-германскими шпионами, диверсантами, злейшими врагами трудового народа», покончить с вражескими элементами, «маскировавшимися в ЦУУЗе и в нашем институте», «выкорчевать контрреволюционное предельчество из преподавания и научно-исследовательской работы»[3]. Новый год должен дать резкое повышение темпов и качества учебы, провозгласил Н. И. Матвеев. Этому, по его мнению, должен способствовать качественный прием текущего года (более 50 % – партийно-комсомольское ядро), присутствие 48 отличников-десятиклассников, отличные материальные условия в вузе[4]. Начальник института акцентировал внимание преподавателей и слушателей на том, что «при организации учебного процесса основное внимание должно быть направлено на самостоятельную работу студентов, проводимую в читальнях, библиотеках, архивах, лабораториях, кабинетах или на дому с обеспечением консультаций студентов»[5].

Этой же теме было посвящено и очередное заседание учебного совета НИВИТа. Из докладов завкафедрой «Изыскания, проектирование и постройка железных дорог» В. Е. Еврейскова, завкафедрой «Строительная механика» проф. Н. М. Абрамова, завкафедрой «Железные дороги» С. Ф. Мацкевича, а также выступлений в прениях «выявилась совершенно неприглядная картина в организации учебного процесса и, в частности, в вопросе организации самостоятельной работы студентов»[6]. Ряд преподавателей, по существу, сняли с себя всякую ответственность за организацию и направление самостоятель-

---

[1] Приказ по НИВИТу № 85-б от 22.05.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 295.

[2] *Орлик Я. М.* Инженеры-большевики // Кадры – транспорту. 1937. № 22 (168). 29 июня.

[3] *Матвеев Н. И.* За большевистское овладение наукой // Кадры – транспорту. 1937. № 23 (169). 2 сент.

[4] См. подробнее: Наше новое пополнение // Там же.

[5] *Матвеев Н. И.* За большевистское овладение наукой // Там же.

[6] На заседании учебного совета института // Кадры – транспорту. 1937. № 31 (177). 3 нояб.

ной работы студентов. Во время заседания учебного совета начальник факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» В. М. Завадский пытался даже доказать, что учесть и спланировать самостоятельную работу слушателей теперь вообще невозможно. А проф. В. Е. Еврейсков предложил переложить всю ответственность за самодеятельную работу студентов на общественность. Выступление начальника факультета «Движение и грузовая работа» Г. М. Ежкова убедительно показало, что планомерной организацией учебного процесса в институте никто не занимается. Факультеты совсем не используют свои права организаторов-координаторов учебного процесса. Все кафедры по своему усмотрению планируют прохождение курсов, «не сообразуясь с общим бюджетом времени и целевым профилем выпускаемых инженеров», никто в институте не планирует и не контролирует распределение курсовых проектов и заданий ни по срокам, ни по затратам времени на их подготовку и выполнение. В качестве примера был приведен прошлый учебный год, когда «в начале семестра слушатели не имели заданий, а перед самой экзаменационной сессией на них сгружались все курсовые проекты и задания. Студенты, вполне понятно, не могли за какой-либо месяц сделать все эти задания, получался затор, срыв планов, неявка на экзамены и "хвосты"»[1].

Решения учебного совета НИВИТа от 28 октября 1937 г. полностью соответствовали директивным указаниям партии и правительства по высшей школе. На совете решено производить выдачу курсовых проектов и заданий только после утверждения их факультетом и учебной частью института. Совет принял решение о проведении 1–2 раза в семестр проверочных работ для контроля текущих знаний учащихся. Руководителям кафедр предложили вести систематическую работу с отличниками, вовлекать их в научно-исследовательскую работу, а также поручили им лично интересоваться учебой особо отстающих слушателей, выявлять причины отставания, принимать соответствующие меры для ликвидации пробелов и задолженностей. На совете было принято решение об организации конкурса на лучшую кафедру, на лучшего лектора. Тема плановости в учебе неоднократно поднималась и на страницах газеты «Кадры – транспорту»[2].

В октябре 1937 г. при НИВИТе организуются курсы по повышению квалификации комсостава Томской железной дороги. Первым врио начальника курсов был назначен И. П. Бронников – бывший начальник ликвидированного рабфака[3]. В ноябре 1937 г., на основании распоряжения ЦУУЗа НКПСа, в НИВИТе внесли существенные коррективы в планы и программы академических занятий и внеурочной работы по физкультуре. Общее руководство физической культурой переподчинили заместителю начальника института по военной части. Зачет по физкультуре приравняли к обязательной дисциплине. Кафедре физической культуры поручили завести на каждого слушателя личные учетные карточки «ГТО», вести точный учет подготовки значкистов по

[1] На заседании учебного совета института // Кадры – транспорту. 1937. № 31 (177). 3 нояб.

[2] *Андреев К*. За плановость в учебе // Кадры – транспорту. 1937. № 27 (173). 27 сент. ; На IV курсе факультета «Путь» // Кадры – транспорту. 1937. № 30 (176). 28 окт. ; *Осколков А*. Результаты учебы за два месяца // Кадры – транспорту. 1937. № 35 (181). 28 нояб.

[3] В декабре 1937 г. И. П. Бронников был освобожден от должности врио начальника курсов комсостава и ассистента кафедры «Строительное производство» и уволен из института. Репрессирован // Приказ по НИВИТу № 218-а от 07.12.1937. См.: Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 23.

вузу. Приказом № 197 от 02.11.1937 все слушатели I курсов обязывались сдать нормы ГТО на первую ступень, слушатели II и III курсов – на вторую ступень.

Зимняя экзаменационная сессия прошла более организованно и с лучшими результатами. Ставка была сделана на развертывание действенного соревнования между курсами и группами, пропаганде ударничества и опыта отличников[1]. Впоследствии руководство вуза отмечало, что резкого повышения качества учебы и успеваемости институт добился именно в первом семестре, а второй семестр прошел почти на уровне предыдущего года. Надо отметить, что руководство вуза сделало надлежащие выводы из опыта прошлого года в части организации дипломного проектирования, состав руководителей дипломных проектов по всем специальностям на 1938 г. был утвержден приказом начальника института в январе 1938 г.[2]

Во втором семестре 1937/38 учеб. г. повышенное внимание в НИВИТе было сделано на организацию самостоятельной работы студентов, своевременность выдачи и сдачи курсовых проектов и домашних заданий[3]. Комитет комсомола и профком института организовали массовые проверки групповых и индивидуальных договоров социалистического соревнования на предмет учебы, охвата научно-техническим творчеством, сдачи норм на значок ПВХО. Результаты таких проверок все чаще стали появляться в газете[4].

В марте 1938 г. ВКВШ при СНК СССР утвердил новый порядок проведения экзаменационных сессий. В принятом положении определялся порядок проведения экзамена, сдача зачетов по академическим дисциплинам и практике. В документе было прописано, что дополнительные сессии отменяются, «студенты, не сдавшие экзамены по двум и более предметам, будут отчисляться из вуза или оставляться на второй год, в зависимости от предшествующей успеваемости»[5]. В апреле 1938 г. в НИВИТе вышла в свет брошюра «За отличную учебу», в которой освещался опыт работы отличников, отражалась разнообразная жизнь института за прошедшие пять лет. На следующий год сборник «За отличную учебу» был подготовлен и издан редакцией институтской газеты «Кадры – транспорту».

Во втором семестре в НИВИТе была осуществлена очередная реорганизация организационной структуры института. В целях улучшения руководства учебным процессом и строевой подготовкой слушателей, отдельный батальон реорганизовывался в два батальона. В первый батальон вошел факультет «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» в составе первой, второй, третьей рот. Командиром назначен майор Л. Ф. Грецкий. Во второй батальон вошли слушатели факультета «Движение и грузовая работа» в составе четвертой и пятой рот. Исполняющим должность командира батальона был назначен капитан А. Г. Абрамов. Командиры батальонов одновременно явля-

---

[1] Шире развернем борьбу за отличничество // Кадры – транспорту. 1938. № 6 (191). 12 февр.

[2] Приказ по НИВИТу № 8-а от 11.02.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 19.

[3] Больше внимания курсовым проектам и домашним заданиям // Кадры – транспорту. 1938. № 10 (196). 19 марта.

[4] *Борисов А. К.* О некоторых итогах соревнования II курса «Путь» // Кадры – транспорту. 1938. № 14 (200). 15 апр. ; *Яковлев С.* О социалистических обязательствах // Кадры – транспорту. 1938. № 15 (201). 23 апр.

[5] Как будут организованы экзамены в вузах // Кадры – транспорту. 1938. № 14 (200). 15 апр.

лись военными заместителями начальников факультетов. Приказом по институту на начальников факультетов и их военных заместителей возлагалась ответственность за проведение учебного процесса в полном объеме: выполнение учебного плана, военно-строевая подготовка, политико-моральное состояние, поддержание воинской дисциплины и «воспитание слушательского состава, исходя из поставленных перед институтом задач подготовки слушателя как высококвалифицированного специалиста – командира железнодорожного транспорта, командира запаса – бойца Рабоче-крестьянской Красной армии»[1].

Председателем государственной экзаменационной комиссии НИВИТа по специальности «Постройка железных дорог и путевое хозяйство», на основании распоряжения ЦУУЗа НКПС № 28669 от 29 мая 1938 г., был впервые назначен представитель НИВИТа – начальник факультета М. И. Орябинский[2]. Ему поручили организовать работу комиссии по защите дипломов, обеспечить проведение защиты в установленные правительством сроки. Председателем ГЭК по специальности «Движение и грузовая работа» был утвержден доцент Московского института инженеров железнодорожного транспорта, канд. техн. наук С. П. Бузанов; по специальности «Постройка технических и гражданских сооружений» – проф., д-р техн. наук В. А. Глазырин[3].

В 1937/38 учеб. г. НИВИТ имел самый большой выпуск по сравнению с предыдущими годами – 209 чел.[4] По специальности «Движение и грузовая работа» это был первый институтский выпуск. В годовом отчете отмечалось, что нашему вузу «пришлось решать такие вопросы, которые в ЛИИЖТе, МИИТе, МЭМИИТе разрешены много лет тому назад, и по методике проектирования, и по оборудованию дипломных аудиторий, и по обеспечению дипломников необходимыми учебными пособиями и принадлежностями»[5]. В течение июня перед государственными комиссиями были продемонстрированы проекты железнодорожных линий, станций, депо, вокзалов, переустройства железнодорожных узлов, реконструкции пути с применением новых машин и механизмов с учетом стахановско-кривоносовских норм. Результаты защиты дипломных проектов выпускников 1938 г. отражены в показателях, приведенных в табл. 11[6].

Приказом по институту № 113-а от 29.06.1938 209 выпускникам, полностью выполнившим учебный план высшего учебного заведения, разработавшим и успешно защитившим дипломные проекты в государственных экзаменационных комиссиях, были присвоены звания инженеров железнодорожного транспорта[7]. Не защитили дипломные проекты 6 чел. Командование института составило подробные характеристики на каждого выпускника и выдало рекомендации вуза по использованию его на командных и руководящих должностях в системе НКПС. На руководящую административную работу рекомендовались 11 чел., начальниками станций – 7, начальниками дистанций пути – 6,

[1] Приказ по НИВИТу № 81-в от 14.05.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 197.
[2] Приказ по НИВИТу № 94 от 05.06.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 276.
[3] Приказ по НИВИТу № 95-а от 07.06.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 282.
[4] Тридцатилетие Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. С. 17.
[5] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 5.
[6] Там же.
[7] Приказ по НИВИТу № 113-а от 29.06.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 44. Л. 98–101.

на научную работу – 13 чел.[1] Назначение выпускников было проведено в основном в соответствии с представлениями института. Спецвыпуск газеты «Кадры – транспорту» за 29 июня 1938 г. был полностью посвящен новому отряду инженеров железнодорожного транспорта.

Таблица 11

Специальность	Кол-во слушателей, чел./%, защитившихся на		Кол-во слушателей, чел./%, получивших дипломы	
	отлично	удовлетворительно	I степени	II степени
Постройка технических и гражданских зданий	23 / 71,9	9 / 28,1	16 / 50,0	16 / 50,0
Постройка железных дорог и путевое хозяйство	53 / 48,2	52 / 47,3	32 / 29,1	73 / 66,4
Движение и грузовая работа	46 / 63,0	26 / 35,6	29 / 39,7	43 / 58,9
Итого	122 / 56,7	87 / 40,5	77 / 35,8	132 / 61,4

Подведение итогов за 1937/38 учеб. г. показало, что академическая успеваемость по институту существенно повысилась по сравнению с 1936/37 учеб. г., что подтверждается следующими данными, приведенными в табл. 12[2].

Таблица 12

1936/37 учеб. г.		1937/38 учеб. г.	
Оценка	%	Оценка	%
Отлично	40	Отлично	50,6
Удовлетворительно	43	Удовлетворительно	47,5
Неудовлетворительно	2,2	Неудовлетворительно	1,9
Не аттестованы	14,8	Не аттестованы	4,1
Отличники по всем дисциплинам	44 чел.	Отличники по всем дисциплинам	193 чел.

По данным таблицы видно, что количество отличных оценок увеличилось на 25 % к общему числу сдававших экзамены, а неудовлетворительных – уменьшилось на 10 %. В три раза снизилось число неаттестованных.

В июне 1938 г. в НИВИТе была создана специальная комиссия для рассмотрения аттестаций и присвоения военного звания окончившим институт. Ее возглавил военный заместитель начальника института полковник Н. А. Нартов, в состав вошли начальник факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» М. И. Орябинский, начальник факультета «Движение и грузовая работа» Г. М. Ежков, представители парткома и Сибирского военного округа[3]. А вчерашние выпускники института (Н. И. Астафьев, К. А. Балаева, М. К. Вериго, Г. А. Попов, Н. П. Прокопович, В. А. Штырляев) вновь вернулись в родной НИВИТ с направлениями Наркомата путей сообщения для работы преподавателями.

В летний период с целью улучшения педагогического процесса во всех лекционных аудиториях института установили типовые кафедры для лекторов, прибили планки с крючьями для развешивания наглядных пособий, во всех окнах сделали форточки. В ряде аудиторий (267, 268, 470, 471) оборудовали освещение досок рефлекторами, а в аудитории 466 установили экран

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 6.

[2] Отчет НИВИТа по учебно-методической работе за 1937/38 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 3.

[3] Приказ по НИВИТу № 101-а от 14.06.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 44. Л. 132.

для демонстрации диапозитивов[1]. В смету будущего года заложили затемнение всех лекционных аудиторий с полной установкой оборудования для демонстрации диапозитивов.

Таким образом, можно констатировать, что в 1937/38 учеб. г. коллективу НИВИТа удалось осуществить ряд практических мероприятий по организации учебного процесса и повышению качества учебы, организовать действенное социалистическое соревнование между группами и слушателями, активизировать работу с отличниками, начать работу научно-технических кружков[2]. В 1938 г. на новый уровень была поднята научно-исследовательская работа института, состоялась первая научно-техническая конференция кафедр НИВИТа, о которой мы расскажем в отдельной главе.

В августе 1938 г. институтом были получены новые учебные планы для двух факультетов, разработанные ЦУУЗом НКПС на основе решений первого всесоюзного совещания работников высшей школы. Учебные программы по ряду дисциплин частично пришли до начала учебного года, а полностью были получены в течение последующих двух месяцев[3].

В начале первого семестра на обоих факультетах были проведены курсовые производственные совещания, на которых разъяснялось содержание учебного плана, происходило «ознакомление со всей учебной документацией и мобилизация внимания слушателей на изучение и выполнение всего учебного материала»[4]. По мнению руководства вуза, эти мероприятия способствовали качественной организации учебного процесса и организации самостоятельной работы студентов. Приказом по институту № 171 от 25.09.1938 был обновлен персональный состав учебного совета НИВИТа[5]. В соответствии с распоряжением ЦУУЗа НКПС в институте была создана постоянно действующая комиссия по кинофикации учебного процесса под руководством заместителя начальника по учебной и научной работе Александра Дмитриевича Третьякова[6]. В конце сентября 1938 г. утвердили порядок хранения учебных планов на факультетах и в учебной части института, передачи их в спецчасть, а через месяц в институте появился библиотечный совет под председательством и. о. начальника кафедры «Теоретическая механика», канд. физ.-мат. наук, доц. Л. К. Кудряшова[7].

Качество учебы вновь становится предметом пристального внимания партийных, комсомольских организаций института. «Все обязательства по социалистическому соревнованию, – докладывал парторг III курса факультета «Движение и грузовая работа» А. Киселев, – проверяются нами регулярно, один раз в шести-

---

[1] Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 44. Л. 16.

[2] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 3–4.

[3] Отчет о работе Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта за 1938/39 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 1–1 об.

[4] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 2.

[5] Приказ по НИВИТу № 171 от 25.09.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 573 ; Д. 45. Л. 105.

[6] ***Третьяков Александр Дмитриевич*** приказом НКПС от 19 октября 1937 г. был назначен на должность заместителя начальника НИВИТа по учебной и научной работе (взамен Я. М. Орлика). Освобожден от должности приказом НКПС № ЦГЛ/1889 от 23 августа 1939 г. и направлен в ЛИИЖТ для окончания аспирантуры.

[7] Приказ по НИВИТу № 191-а от 23.10.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 610.

дневку. На курсе имеется доска учета социалистического соревнования, куда заносятся показатели каждого слушателя, группы и курса в целом»[1]. В течение семестра газета «Кадры – транспорту» регулярно помещала материалы на эту тему[2]. В преддверии XXI годовщины Октября НИВИТ выдвинул на городскую Доску почета лучших своих слушателей – отличников учебы П. Бирюкова, В. Верховодова, А. Яковлева[3].

Декан факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» самокритично проанализировал итоги 1937/38 учеб. г. и пришел к выводу, что в целом по году его факультет ухудшил свои показатели: уменьшился процент отличников, возросло количество посредственных оценок, понизилось качество курсового и дипломного проектирования. «Причин таких плохих результатов много, – писал М. М. Орябинский, – здесь и вредительская деятельность в области бывших учебных планов, программ и организации самого учебного процесса, здесь и плохая работа слушателей, здесь и плохо организованная работа преподавательского и руководящего состава института»[4]. Он предложил слушателям своего факультета программу из девяти пунктов, чтобы «раз и навсегда расстаться с плохими показателями своей работы, которые имелись в прошлом году», добиться хороших и отличных результатов, взять первенство по институту в свои руки.

В ноябре в институтской газете было опубликовано Постановление ЦК ВКП(б) от 14 ноября 1938 г. «О постановке партийной пропаганды в связи с выпуском "Краткого курса истории ВКП(б)"»[5]. Приказом ВКВШ при СНК СССР № 9 от 11 января 1939 г. «О постановке преподавания марксизма-ленинизма в высшей школе» со второго семестра в учебные планы вузов повсеместно вводилась новая дисциплина – «Основы марксизма-ленинизма». В связи с этим посреди года пришлось перерабатывать все учебные планы «с учетом обеспечения высококачественного усвоения слушателями нового курса»[6]. Надо признать, что эта работа потребовала определенного организационного напряжения, тщательной подготовки, дополнительного комплектования кафедры социально-экономических дисциплин преподавательскими кадрами.

В конце 1938 г. было принято решение о зачислении командиров рот в штатный профессорско-преподавательский состав института (на правах совместителей). Преподавателями кафедры «Тактика» стали И. Г. Попов, В. А. Балуев, С. П. Жильцов, П. Ф. Винокуров; командир роты А. Н. Мадонов зачислен преподавателем кафедры «Общевойсковая подготовка». Полковник Н. А. Нартов – заместитель начальника института по военной части – принят по совместительству на кафедру «Восстановление и разрушение железных дорог»[7].

---

[1] *Киселев А*. На подъеме // Кадры – транспорту. 1938. № 22 (208). 7 нояб.

[2] *Эзрох И*. Передовая группа // Кадры – транспорту. 1938. № 22 (208). 7 нояб. ; *Верховодов*. Люди 411-й группы // Кадры – транспорту. 1938. № 22 (208). 7 нояб. ; *Приймак П*. Проверка выполнения соцдоговоров // Кадры – транспорту. 1938. № 29 (216). 16 дек.

[3] Лучшие люди института // Кадры – транспорту. 1938. № 22 (208). 7 нояб.

[4] *Орябинский М*. Итоги прошлого учебного года // Кадры – транспорту. 1938. № 23 (209). 14 нояб.

[5] Кадры – транспорту. 1938. № 24 (210). 20 нояб.

[6] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 1 об.

[7] Приказ по НИВИТу № 214 от 03.12.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 692 ; Д. 45. Л. 22.

Новый 1939 г. начался с экзаменационной сессии, а также укрепления трудового порядка в коллективе в свете Постановления СНК СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС «О мероприятиях по упорядочению трудовой дисциплины, улучшению практики государственного социального страхования и борьбы с злоупотреблениями в этом деле». Уже первые докладные сигнализировали, что в начале сессии (2–4 января) на экзамены без уважительных причин не явились 10 слушателей факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», 6 чел., обучающихся на факультете «Движение и грузовая работа». Оперативные проверки начальника института выявили грубейшие нарушения дисциплины и Уставов РККА со стороны слушательского состава: бесцельные хождения в учебных корпусах, нахождение в аудиториях в шинелях и головных уборах, курение в неположенных местах и т. д. Приказом № 8 от 08.01.1939 начальник НИВИТа Н. И. Матвеев потребовал от своих подчиненных (заместителя начальника по военной работе, начальников факультетов) навести порядок и обеспечить нормальные условия для прохождения экзаменационной сессии.

В этот год впервые в истории института прозвучали претензии ряда слушателей о якобы неправильных оценках преподавателей на экзаменах. Так, слушатель IV курса факультета «Движение и грузовая работа» Д. Внуков заявил в учебную часть, что он ответил на экзамене по локомотивному хозяйству на «отлично», а преподаватель (он же начальник кафедры «Подвижной состав и тяга поездов» и одновременно декан факультета Г. М. Ежков) поставил ему «посредственно». Специальная комиссия повторно проверила знания слушателя Д. Внукова и признала правильной оценку преподавателя[1]. Данный инцидент был доведен до сведения всего личного состава института с соответствующими организационными выводами.

После завершения зимней экзаменационной сессии в НИВИТе впервые вышел приказ, в котором награждались денежными премиями слушатели, сдавшие на «отлично» все предметы в период сессии. По факультету «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» поощрялось 11 чел., по факультету «Движение и грузовая работа» – 9 чел.[2] За активную работу в борьбе за высокое качество учебно-производственного процесса начальник института объявил благодарность преподавателям Я. Г. Дерягину, В. Н. Березину, Ф. Г. Голицыну, К. Ф. Кузнецовой, И. Т. Воронову, В. А. Голикову, Н. И. Астафьеву, В. А. Штырляеву, Б. А. Иванову. В последующем приказе, посвященном 21-й годовщине Рабоче-крестьянской Красной армии и Военно-морского флота, начальник института объявил благодарность личному составу учебной группы 301 факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», занявшей I место по институту по итогам первого семестра: отличных оценок – 73,5 %, хороших – 21,7 %, удовлетворительных – 4,8 %, неудовлетворительных – нет[3]. Командир учебного отделения Н. Шагиев и профорг группы И. Кузнецов были отмечены денежными премиями.

Надо полагать, что с этого времени в учебном процессе НИВИТа стал усиливаться военный аспект. В начале 1939 г. семь слушателей впервые по-

[1] Приказ по НИВИТу № 13 от 10.01.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 431.
[2] Приказ по НИВИТу № 70 от 13.02.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 401.
[3] Приказ по НИВИТу № 87 от 22.02.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 441.

лучили дипломные задания по военной тематике. Главным научным руководителем по военным темам назначили майора С. С. Лебедева. Приказом по институту консультантами по группе военных тем закрепили начальников кафедр Г. М. Ежкова (по тяговым расчетам и паровозному хозяйству), А. И. Крылова (по организации движения), А. М. Горчакова (по станциям и узлам), А. В. Котюкова (по ледяным переправам и узкой колее)[1].

В феврале 1939 г. военные кафедры впервые провели военно-тыловую игру, в которой были задействованы все слушатели VI выпускных курсов, а также кафедра «Станции и узлы». За большую организационно-подготовительную работу по разработке военно-тыловой игры, обеспечение четкого руководства в процессе игры благодарность была объявлена начальнику кафедры «Восстановление и разрушение железных дорог» полковнику А. В. Котюкову, начальнику кафедры «Военные сообщения» майору С. С. Лебедеву, старшему преподавателю этой же кафедры, военному инженеру 2-го ранга И. И. Большакову, и. о. начальника кафедры «Тактика» М. И. Безрукову и старшему преподавателю капитану В. Е. Ермилину, а также начальнику кафедры «Станции и узлы» А. М. Горчакову. Девять слушателей, которые «показали хорошие результаты по военной игре, внимательно и серьезно выполняли свои роли и добросовестно отнеслись к отработке документа», получили благодарность руководителя вуза и денежную премию в размере 200 р.[2] Еще 20 слушателям была объявлена благодарность с занесением в личное дело.

А 24 марта 1939 г. в НИВИТе состоялась первая военно-спортивная эстафета, которая прочно вписалась в историю нашего вуза и более 80 лет «оборонка» ежегодно собирает под своими знаменами команды факультетов, выводит на традиционные этапы десятки участников, сотни болельщиков.

Рейдовые проверки начальника института установили, что отдельные нарушения трудовой дисциплины имеют место не только со стороны слушателей, но и преподавателей. Ассистент кафедры «Физика» В. П. Целищев был уволен из института за опоздание на лекцию на 1 ч 20 мин[3]. В апреле 1939 г. за опоздания на занятия поставили на вид проф. В. А. Важеевского, объявили выговор доц. Я. Г. Дерягину, вынесли выговор с предупреждением преподавателю Б. В. Иванову[4].

Приказом ВКВШ при СНК СССР № 756/к от 17 мая 1939 г. и распоряжением ЦУУЗа НКПС № 162 от 21 мая 1939 г. председателем государственной экзаменационной комиссии в НИВИТе по факультету «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» был утвержден начальник службы пути Томской железной дороги Н. П. Калугин, по факультету «Движение и грузовая работа» – начальник технического отдела службы движения Томской железной дороги Я. Н. Кривенко[5]. Учебной части и начальникам факультетов поручалось организовать работу комиссии по защите дипломных проектов с 3 июня.

[1] Приказ по НИВИТу № 68 от 13.02.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 403.
[2] Приказ по НИВИТу № 63 от 09.02.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 468.
[3] Приказ по НИВИТу № 101 от 13.03.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 423.
[4] Приказ по НИВИТу № 151 от 15.04.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 368.
[5] Приказ по НИВИТу № 194 от 31.05.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 309.



Очередной выпуск молодых инженеров 1939 г. составил 157 чел., в том числе 96 чел. по специальности «Постройка железных дорог и путевое хозяйство», 60 чел. по специальности «Движение и грузовая работа» и 1 чел. по специальности «Проектирование технических и гражданских зданий» (оставшийся от прошлого года)[1]. За отличную и хорошую учебу, активную общественно-политическую работу в вузе командование института наградило 11 выпускников почетными грамотами НИВИТа и денежными премиями в размере 300 р.

В начале июля слушатели II курса факультета «Движение и грузовая работа» под руководством доц. А. М. Горчакова, ассистента А. И. Икингрина приступили к геодезической практике[2]. Первая учебная практика, как правило, проходила на базе институтской территории. Будущие строители, слушатели III курса факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», направлялись на производственную практику по строительным организациям Сибирского региона (трест «Сибстроймонтаж», «Облстройтрест», строительные подразделения управления «Сибстройпуть»)[3]. Слушатели V курса факультета «Движение и грузовая работа» в соответствии с программой обучения с 1 августа по 1 сентября были определены на военно-производственную практику по железным дорогам и станциям Сибирского, Забайкальского, Уральского военных округов[4].

Выполнение учебного плана в НИВИТе за 1938/39 учеб. г. отражено в следующих показателях: по факультету «Движение и грузовая работа» – 94,3 %; по факультету «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» – 93,4 %[5]. Недовыполнение учебного плана руководство вуза объясняло выпадением занятий из-за праздничных дней (4–4,5 %), срывом занятий из-за командировок преподавателей-совместителей и болезни штатных преподавателей. Тем не менее, писали в годовом отчете, несмотря на некоторое невыполнение учебного плана по количеству часов, «по содержанию материала по всем дисциплинам план был выполнен полностью как по теории, так и по курсовым проектам и упражнениям»[6]. Кроме того, при сравнении с предыдущим 1937/38 учеб. г., когда НИВИТ выполнил план на 80–85 %, истекший год дал явно лучшие результаты.

Выпускники 1938/39 учеб. г. показали на защите дипломов блестящие результаты: «По факультету "Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство" получили диплом с отличием 31 % дипломантов и 69 % получили дипломы II степени; по факультету "Движение и грузовая работа" дипломы с отличием получили 30,6 % и дипломы II степени – 67,7 %[7]. За высокие результаты и показатели в учебе обком ВЛКСМ присудил комсомольской организации НИВИТа второе место среди вузов и втузов Новосибирской области.

---

[1] Приказ по НИВИТу № 237-а от 29.06.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 208–213 ; ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 7.

[2] Приказ по НИВИТу № 250 от 04.07.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 227.

[3] Приказ по НИВИТу № 255 от 07.07.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 171.

[4] Приказ по НИВИТу № 272 от 17.07.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 286.

[5] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 2 об.

[6] Там же.

[7] За отличную учебу в новом учебном году // Кадры – транспорту. 1939. № 28 (245). 1 сен.

Новый 1939/40 учеб. г. начался с приятных известий. «В текущем году, – рапортовал начальник института Н. И. Матвеев, – в институт влилось новое, свежее, крепкое пополнение слушателей. На каждое конкурсное место было по пять кандидатов»[1]. Газета «Кадры – транспорту» писала, что «из нового набора мы имеем отличников в пять раз больше по сравнению с прошлым годом»[2]. В связи с вводом нового общежития № 3 руководство института приняло решение разместить в первом общежитии первые курсы обоих факультетов и второй курс факультета «Движение и грузовая работа», в третьем общежитии – III, IV, V, VI курсы обоих факультетов, там же на пятом этаже поселить всех девушек-слушательниц[3].

Начало учебного года, по мнению руководства вуза, началось вполне организованно: «Были составлены стабильные расписания и доведены до сведения слушателей. Кафедрами по каждой дисциплине разработаны рабочие календарные планы, индивидуальные задания по курсовым проектам и упражнениям. Были разработаны графики учебного процесса с учетом домашней проработки всего программного материала и сдачи экзаменов, установлен режим времени работы слушателей каждого курса и возможность проверки выполнения их работы»[4]. Несколько иначе оценила начало года общественность: «Составленные планы и расписания – сами по себе, а жизнь института, учеба – сама по себе»[5]. Основные претензии адресовались учебной части (бюро расписаний), а также ряду преподавателей, не вышедших еще из отпуска. 15 сентября 1939 г. в НИВИТ прибыл и приступил к работе новый заместитель по учебной и научной работе Леонид Федорович Комаров, назначенный на эту должность приказом Наркомата путей сообщения (№ ЦГЛ/1889 от 23.08.1939)[6]. По личной просьбе Я. Г. Дерягина освободили от должности заместителя начальника учебной части, и на эту должность с 3 октября 1939 г. назначили К. Н. Коржавина[7]. Временное исполнение обязанностей военного заместителя (до приказа о назначении) было возложено на полковника А. А. Тиммермана[8].

По постановлению ВКВШ при СНК СССР с текущего учебного года на старших курсах всех вузов и втузов страны вводились обязательные занятия по иностранным языкам. Типовые программы изучения иностранных языков на I–II курсах были ориентированы на изучение и систематизацию основ знаний, около двух пятых времени отводилось на перевод общих статей под руководством преподавателей и 70–80 ч на работу по адаптированному техническому тексту. ВКВШ признал, что подавляющее большинство студентов бросали после III курса всякую дальнейшую работу, связанную с иностранным языком, и к моменту окончания вуза язык почти забывался, студенты не видели практической необходимости его изучения при прохождении специальных дисциплин. Это привело к тому, что у многих студентов складывалось мнение о бесцельности, никчемности

---

[1] *Матвеев Н. И.* Задачи нового учебного года // Кадры – транспорту. 1939. № 29 (246). 5 сент.

[2] *Соколов В.* Некоторые итоги приемных испытаний в НИВИТ // Кадры – транспорту. 1939. № 28 (245). 1 сен.

[3] Приказ по НИВИТу № 320 от 05.09.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 85.

[4] Отчет о работе Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта за 1939/40 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 1 об.

[5] *Соснов А.* Срываются учебные занятия // Кадры – транспорту. 1939. № 30 (247). 15 сент.

[6] Приказ по НИВИТу № 321 от 15.09.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 122.

[7] Приказ по НИВИТу № 340 от 03.10.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 101.

[8] Приказ по НИВИТу № 358 от 08.10.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 91.

изучения иностранного языка, недооценка его роли в практической жизни. «Целью введения этих занятий, – поясняла начальник кафедры иностранных языков М. Ф. Токарева, – является дальнейшее развитие у слушателей навыков самостоятельного чтения специальной литературы»[1]. Через четыре месяца часы консультаций по иностранным языкам в НИВИТе «сделали обязательными для посещения слушателями IV и V курсов»[2]. Кафедре иностранных языков поручили установить в соответствии с письмом ВКВШ норму перевода с учетом реального выполнения не ниже 20 000 знаков за семестр. Позднее в годовом отчете института писалось, что «изучение иностранных языков на IV и V курсах проходило довольно тяжело вследствие перерыва в занятиях по языкам у слушателей, недостаточной подготовки слушателей к серьезным самостоятельным техническим переводам, недостаточности времени для работы вне сетки, высоких норм перевода. Серьезным препятствием для организации переводов является отсутствие подходящей литературы»[3].

Для улучшения работы по боевой подготовке I и II курсов института в октябре 1939 г. было принято решение о разукрупнении рот. Командирами рот были назначены кадровые военные: старший лейтенант запаса И. Г. Попов (3-я рота), старший лейтенант М. И. Карплюк (4-я рота), капитан Соколов (5-я рота), лейтенант А. Г. Мадонов (6-я рота), старший лейтенант В. А. Балуев (7-я рота), лейтенант А. И. Сафронов (8-я рота)[4]. На командиров рот и батальонов возлагалась полная ответственность за качество проведения огневой, строевой, инженерной подготовки, изучение уставов РККА и ПВХО. После выхода нового закона «О всеобщей воинской обязанности» группа слушателей I курса НИВИТа была призвана в Красную Армию. Газета «Кадры – транспорту» 14 октября 1939 г. вышла под девизом «Будем с честью носить почетное звание воина социалистического государства» и посвятила свои страницы призывникам НИВИТа – будущим защитникам Родины.

В целях оптимизации учебного процесса, рационального использования учебной площади и обеспечения учебных занятий соответствующими аудиториями было принято решение «перевести учебные занятия на поточную систему с 1 ноября»[5]. Начало занятий для III–VI курсов обоих факультетов установили с 8 ч, для I и II курсов – с 10 ч. Начальнику учебной части и начальникам факультетов поручили «представить соображения по закреплению аудитории за дипломниками». С 1 ноября 1939 г. в вузе был установлен новый распорядок дня (прил. 4).

К очередной годовщине Октябрьской революции ряд учебных групп рапортовал о своих успехах и достижениях. Переходящее Красное знамя командования, партбюро, профкома и комитета комсомола НИВИТа было присуждено группе 411 факультета «Движение и грузовая работа», которая по итогам социалистического соревнования добилась наилучших результатов в учебе (хорошие и отличные оценки – 88,4 %, всего одна тройка) и принимала активное участие в общественной жизни института[6]. Профорг группы 411 М. Никитин рапортовал, что из 23 чел. пять являются отличниками и 11 –

[1] *Токарева М.* Изучение иностранных языков // Кадры – транспорту. 1939. № 33 (250). 5 окт.
[2] Приказ по НИВИТу № 36 от 09.02.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 400.
[3] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 1 об.
[4] Приказ по НИВИТу № 383 от 25.10.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 65.
[5] Приказ по НИВИТу № 385 от 28.10.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 63.
[6] Краснознаменный курс // Кадры – транспорту. 1939. № 37 (254). 7 нояб.

ударниками учебы[1]. Институтский слет отличников учебы, состоявшийся в день выступления И. В. Сталина на первом всесоюзном совещании стахановцев 17 ноября 1939 г., констатировал: «Самым большим недостатком в учебной работе является систематическая академическая задолженность у некоторых слушателей (Лезгин, Майфат, Лысакова, Молостова и др.). До сих пор еще мало внимания уделяет учебная часть борьбе за высокое качество лекций. Все эти недостатки мешают нам выйти на первое место в соревновании вузов и втузов области»[2]. В принятом «Обращении» участники слета призвали коллектив института широко развернуть социалистическое соревнование и «в предстоящую экзаменационную сессию добиться не менее 85 % отличных и хороших оценок по институту. По предмету "Основы марксизма-ленинизма" – иметь только хорошие и отличные оценки»[3]. Качество изучения основ марксизма-ленинизма в институте улучшилось, что было отмечено Новосибирским обкомом ВКП(б) в ходе отчета кафедры за осенний семестр[4]. В газете «Кадры – транспорту» за 23 ноября 1939 г. появился лозунг «Навести образцовую дисциплину во всех звеньях учебного процесса».

Новый 1940 г. НИВИТ встретил на подъеме. Статья «За новые победы» заместителя начальника института, начальника учебной части Л. Ф. Комарова ставила конкретные задачи по зимней сессии. Он писал, что «в этом году привлечены новые высококвалифицированные преподаватели, лаборатории пополнились весьма ценными новинками техники, восполняющими крупные пробелы в изучении многих дисциплин, оборудованы неплохие лекционные аудитории и кабинеты»[5]. Далее он отметил, что экзамены будут проводиться по твердому расписанию по подгруппам, все кафедры готовы к проведению консультаций, продлены часы работы библиотеки, сведены к минимуму наряды слушателей – все это должно обеспечить высокую и качественную подготовку слушателей к экзаменам.

Определенный накал во время зимней экзаменационной сессии создавала институтская газета «Кадры – транспорту». Начало положил тематический номер за 8 января 1940 г., где под рубрикой «В первые дни экзаменационной сессии» вышли следующие статьи преподавателей: «Учесть уроки первых дней зачетной сессии» (В. Н. Березин), «Экзамены в разгаре» (А. И. Крылов), «Больше настойчивости и организованности» (С. Ф. Мацкевич), «Хорошее начало» (Л. К. Кудряшов), «На "отлично" сдать экзамен по "Основам марксизма-ленинизма"» (И. Суслов). В этом же номере впервые появилась сводка о ходе экзаменов, которая затем еженедельно повторялась по состоянию на 13, 19 января. Итоговая сводка зимней экзаменационной сессии за I семестр 1939/40 учеб. г. опубликована в газете 30 января 1940 г. (прил. 5). Качественная успеваемость («хорошо» и «отлично») по институту составила 70,9 %, посредственных оценок – 25,6 %, неудовлетворительных – 3,5[6]. Передовые курсы и группы выполнили свои обязательства, но в целом НИВИТ не достиг поставленной цели.

---

[1] *Никитин М.* Передовая группа института // Кадры – транспорту. 1939. № 39 (256). 17 нояб.

[2] В бой за отличную учебу // Кадры – транспорту. 1939. № 39 (256). 17 нояб.

[3] Обращение отличников и ударников учебы // Кадры – транспорту. 1939. № 40 (257). 23 нояб.

[4] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 1 об.

[5] *Комаров Л. Ф.* За новые победы // Кадры – транспорту. 1940. № 1 (265). 1 янв.

[6] Сводка итогов экзаменационной сессии за I семестр 1939/40 учеб. г. // Кадры – транспорту. 1940. № 5 (269). 30 янв.



В январе 1940 г. на основании приказа народного комиссара путей сообщения № 174/ц от 11 июля 1939 г. в НИВИТе восстановили факультет «Мосты»[1]. Начальникам обоих факультетов (С. Ф. Мацкевичу и Г. М. Ежкову) было приказано осуществить «комплектование мостового факультета в составе первых двух курсов» из состава наличных слушателей, к занятиям приступить с 7 февраля[2]. Временно группы мостовиков решили оставить в составе факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство». Доцента Ф. Г. Голицына назначили заместителем начальника факультета по мостовой специальности. В феврале 1940 г. в НИВИТе был обновлен состав ученого совета института[3] (прил. 6).

Для руководства дипломным проектированием приказом от 13.02.1940 в институте назначены главные руководители по специальностям: «Изыскания железных дорог» – проф. В. Е. Еврейсков, «Путь и путевое хозяйство» – доц. С. Ф. Мацкевич, «Организация движения и грузовая работа» – и. о. доц. А. И. Крылов, «Постройка железных дорог» – ассист. А. А. Ушаков, «Станции и узлы» – доц. А. М. Горчаков, «Военные сообщения» – полковник А. А. Тиммерман, «Восстановление железных дорог и устройство на них заграждений» – полковник А. В. Котюков[4]. В соответствии с решением постоянного совещания при начальнике Томской железной дороги в феврале 1940 г. консультантами и руководителями дипломного проектирования были зачислены 15 ведущих инженеров Томской железной дороги. Для дипломников ввели специальный распорядок дня с утренним подъемом в 7 ч 45 мин[5].

В начале второго семестра на обоих факультетах вновь состоялись курсовые производственные совещания, на которых слушателям разъяснили содержание учебного плана на предстоящий семестр, ознакомили с учебной документацией и наличием в библиотеке литературы, акцентировали их внимание на изучении и освоении программного материала, своевременном исполнении учебных заданий. «Эти мероприятия, – считало руководство вуза, – способствовали лучшей организации учебного процесса и самостоятельной работы слушателей»[6].

В марте 1940 г. в НИВИТе была осуществлена реорганизация курсов комсостава железнодорожного транспорта. За период своего существования (с июня 1937 г.) они провели шесть потоков по переподготовке руководителей железнодорожного транспорта разного уровня (838 чел.). Регулярные проверки ЦУУЗа НКПС показали качественные результаты работы. Если в первом потоке было всего 42,3 % курсантов, окончивших курсы на «хорошо» и «отлично», то в шестом потоке таких стало 82,3 %[7]. Приказом наркома путей сообщения № 59 от 19 января 1940 г. курсы командного состава при НИВИТе были реорганизованы в среднетехнические годовые курсы, готовящие техников первого класса железнодорожного транспорта. Временно исполняющим обязанности начальника среднетехнических курсов, до назначения в установленном

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 2.
[2] Приказ по НИВИТу № 5 от 03.01.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 433.
[3] Приказ по НИВИТу № 46 от 19.02.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 386.
[4] Приказ по НИВИТу № 42 от 13.02.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 391.
[5] Приказ по НИВИТу № 39 от 13.02.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 394.
[6] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 2.
[7] Приказ по НИВИТу № 80 от 31.03.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 336.

порядке, назначили Г. И. Григорова, и. о. заместителя по учебной части – П. А. Холопова, помощником начальника курсов по политчасти – В. В. Порошина[1]. Новому командному составу поручили обеспечить прием новых слушателей и начать нормальный учебный процесс на курсах с 1 апреля 1940 г.

Приказом ЦУУЗа НКПС № 136 от 14 апреля 1940 г. были утверждены персональные составы государственных экзаменационных комиссий НИВИТа на 1940 г.: по факультету «Постройка железных дорог и путевое хозяйство» – Н. И. Матвеев, С. Ф. Мацкевич, В. Е. Еврейсков, А. В. Котюков, Б. В. Иванов; по факультету «Движение и грузовая работа» – Л. Ф. Комаров, А. А. Тиммерман, Г. М. Ежков, А. И. Крылов, М. И. Сиваев (начальник ВОСО СибВО), А. М. Горчаков[2]. Ввиду требований ЦУУЗа о срочном предоставлении документации к будущему учебному году Н. И. Матвеев приказал начальникам факультетов до 14 мая закончить корректировку учебных планов на 1940/41 учеб. г.[3] Этим же приказом был утвержден план подготовки института к новому 1940/41 учеб. г.

В соответствии с учебным планом слушатели IV курса факультета «Постройка железных дорог и путевое хозяйство» (приказ № 117 от 20.05.1940) 1 июня 1940 г. отбыли на месячную производственную практику по текущему содержанию, ремонту и реконструкции пути со следующим распределением: Восточно-Сибирская железная дорога – 10 чел., Красноярская железная дорога – 20 чел., Томская железная дорога – 14 чел., Омская железная дорога – 22 чел., Южно-Уральская железная дорога – 23 чел., железная дорога им. Л. М. Кагановича – 23 чел., Пермская железная дорога – 23 чел., Закавказская железная дорога – 2 чел., Юго-Восточная железная дорога – 1 чел.[4] Слушателей III курса направили для прохождения общестроительной производственной практики в организации Новосибирска, Омска, на станции Томской железной дороги. По 15 чел. были отправлены на строительство железнодорожных линий Акмолинск – Карталы, Синарская – Челябинск[5]. Для слушателей факультета «Движение и грузовая работа» сроки производственной практики сдвигались на осеннее время: III курс – с 1 сентября по 30 октября; IV курс – с 1 сентября по 5 октября[6]. V курс отправлялся на военно-производственную практику с 1 по 31 августа, а затем на производственную практику с 1 сентября по 31 октября[7].

В годовом отчете института за 1939/40 учеб. г. отмечалось, что учебный процесс в текущем году «протекал более организованно, чем в прошлом году, и при более нормальном выполнении плана, что характеризуется следующими цифрами, отраженными в нижеприведенной таблице»[8] (табл. 13).

[1] Приказ по НИВИТу № 80 от 31.03.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 336.
[2] Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 310.
[3] Приказ по НИВИТу № 103 от 07.05.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 310.
[4] Приказ по НИВИТу № 117 от 29.05.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 287–288 об.
[5] Приказ по НИВИТу № 152 от 22.06.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 262. 263, 264.
[6] Приказ по НИВИТу № 137 от 04.06.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 281.
[7] Приказ по НИВИТу № 192 от 05.07.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 311.
[8] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 2.

Таблица 13

Факультет	Выполнение учебного плана, %	
	за 1938/39 учеб. г.	за 1939/40 учеб. г.
Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство	93,4	95,8
Движение и грузовая работа	94,3	96,5

Далее пояснялось, что недовыполнение плана в часах не означает невыполнение программы, так как путем «некоторого сжатия отдельных разделов курсов удалось программу выполнить полностью, курсовые проекты и упражнения выполнены без всякого сокращения»[1].

Количество отличников за 1939/40 учеб. г. составило: в первом семестре – 152 чел., во втором семестре – 103 чел. Сдали на «отлично» все дисциплины в течение учебного года 27 чел. Ударников («хорошистов») в первом семестре было 361 чел., во втором семестре – 324 чел.[2]. В отчете института также отмечено, что за прошедший учебный год занятия по физкультуре и спортивной подготовке «были улучшены и приведены в соответствие с требованиями ВКВШ, в результате чего НИВИТ занял I место на первой зимней спартакиаде транспортных втузов и II место на летней спартакиаде 1940 г.»[3]. На всесоюзных оборонных соревнованиях среди вузов и втузов Новосибирской области НИВИТ занял I место (Постановление бюро Новосибирского обкома ВЛКСМ от 4 марта 1940 г.)[4].

В июне 1940 г. Президиум Верховного Совета СССР принял Указ о переходе на восьмичасовой рабочий день и семидневную рабочую неделю, о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий. Приказом по НИВИТу новые нормы рабочего времени были введены в действие с 27 июня 1940 г.: «Начало занятий для рабочих и служащих института устанавливалось с 8 ч утра с перерывом на обед с 12 до 1 ч дня для принятия пищи»[5]. В связи с введением новых правил вступительных экзаменов для проведения приемных испытаний набора 1940 г. потребовалось дополнительно ввести в состав комиссий преподавателей ряда институтских кафедр.

Приказом от 09.09.1940 переутверждалась военная структура вуза: заново устанавливались номера рот (по курсам), формировались учебные взводы (группы), отделения. Командирам батальонов (кадровым офицерам) предписывалось закончить эту работу до 25 августа, а до 10 сентября представить начальнику института на утверждение списки слушателей, намеченных для назначения командирами взводов и отделений. «В порядке практической стажировки из состава слушателей IV и V курсов обоих факультетов, – гласил приказ № 224, – выделить лиц для допущения и. о. командиров рот. Срок стажировки 1 месяц»[6].

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 3.
[2] Там же. Л. 4.
[3] Там же. Л. 2.
[4] По-боевому провести выборы // Кадры – транспорту. 1940. № 35 (299). 15 окт.
[5] Приказ по НИВИТу № 166 от 27.06.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 254.
[6] Приказ по НИВИТу № 224 от 09.08.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 199.

Новый набор предвоенного учебного года выглядел следующим образом: на факультет «Постройка железных дорог и путевое хозяйство» было зачислено 180 слушателей, из них 105 отличников и 75 выпускников средних школ, успешно сдавших вступительные экзамены. Факультет «Движение и грузовая работа» пополнился на 181 чел., из них 109 отличников и 72 выпускника, выдержавшие приемные испытания. На I курс факультета «Мосты» приняли 51 чел., из них 30 отличников[1].

Общее собрание коллектива преподавателей НИВИТа, состоявшееся 13 сентября 1940 г., по итогам прошлого года и задачам на предстоящий учебный год констатировало «общее улучшение учебной и, особенно, научно-исследовательской работы в институте» и отметило серьезные недостатки, позорящие вуз: недисциплинированность, прогулы и срывы занятий, либерализм преподавателей при ликвидации задолженностей, грубые нарушения трудовой и производственной дисциплины[2]. В институте объявили борьбу порочной практике предварительного распределения отдельных вопросов среди слушателей при подготовке к семинарским занятиям. «Комсорги в группах, – писала газета, – как ни странно, возглавили это распределение вопросов, причем в ряде групп даже установили очередность»[3].

В октябре 1940 г. газета «Кадры – транспорту» напечатала (в изложении) ряд приказов ВКВШ, касающихся новых изменений в организации учебного процесса. Решением Всесоюзного комитета запрещалась повторная сдача экзамена в период экзаменационной сессии. Сдача академической задолженности могла теперь осуществляться только по решению начальника института с согласия кафедр в периоды с 27 по 31 августа и с 1 по 7 февраля. Приказом ВКВШ от 26.08.1940 г. для профессорско-преподавательского состава устанавливался в среднем 6-часовой рабочий день. Для профессора – заведующего кафедрой общий объем учебной работы со студентами и аспирантами предусматривался в объеме 660 ч в год; для профессора и доцента кафедры – 660–780 ч; для старшего преподавателя, ассистента и преподавателя – 720–840 ч[4].

В первом семестре 1940/41 г. в НИВИТе стали активно применяться административные меры и наказания за нарушение дисциплины и внутреннего распорядка, академическую неуспеваемость. Так, был отчислен слушатель II курса факультета «Движение и грузовая работа» Леснухин, имеющий на начало учебного года задолженность по физике и математике. На основании Указа Президиума Верховного Совета СССР от 10 июля 1940 г. его дело передали в распоряжение районного военного комиссариата для прохождения действительной военной службы в РККА. В октябре были осуждены Военным трибуналом Томской железной дороги слушатели V курса Д. К. Ястребова и Е. В. Шаверин, которые 1 и 2 октября 1940 г. не явились на занятия без уважительных причин, чем совершили преступления, предусмотренные ч. 2 ст. 5 Указа Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г. Оба слушателя были при-

[1] Приказ по НИВИТу № 256 от 30.08.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 154–159.

[2] Преподаватели должны служить примером в соблюдении трудовой дисциплины // Кадры – транспорту. 1940. № 31 (295). 18 сент.

[3] Вредная практика // Кадры – транспорту. 1940. № 41 (305). 27 нояб.

[4] Изложение приказов ВКВШ // Кадры – транспорту. 1940. № 33 (297). 3 окт.

говорены к исправительно-трудовым работам по месту учебы сроком на четыре месяца с удержанием 20 % из зарплаты (стипендии)[1]. Приговор был объявлен перед всем личным составом института на утренней поверке. Подобный приговор был вынесен 10 октября и преподавателю кафедры «Строительные работы» Г. И. Клейменову, который 7 октября не явился на работу без уважительных причин. В предвоенные годы вопросы укрепления дисциплины и порядка выходят на первое место.

В ноябре 1940 г., как мы уже писали в предыдущей главе, начальник НИВИТа Н. И. Матвеев отчитывался о работе института за 1939/40 учеб. г. на оперативном совещании ЦУУЗа НКПС. Работа руководства института была подвергнута резкой критике и по важнейшим разделам признана неудовлетворительной. По итогам этого отчета в институте 24 декабря 1940 г. было проведено расширенное совещание актива[2], приказом № 420 от 30.12.1940 г. утвержден План мероприятий по ликвидации недостатков в работе НИВИТа, отмеченных в Постановлении оперативного совещания ЦУУЗа НКПС от 18.11.1940 г. по отчету начальника института за 1939/40 учеб. г.[3] (см. прил. 3).

По учебной работе в этом плане были определены следующие меры: 1) начальникам учебной части и факультетов приказывалось ежемесячно проверять выполнение плана методической работы кафедр и ежемесячно выносить отчеты кафедр на заседания совета или совещания начальников; 2) начальникам факультетов, командирам рот, необходимо было строго соблюдать установленный порядок контроля за выполнением слушателями учебных заданий, курсовых проектов и упражнений; 3) военному заместителю (А. А. Тиммерману) и начальнику учебной части (Л. Ф. Комарову) предписывалось к 1 мая разработать предложения по расширению военизации специальных дисциплин, а на совещании кафедр обсудить вопрос о постановке преподавания экономических дисциплин в институте; 4) категорически запрещалось допускать к экзаменационной сессии слушателей, имеющих задолженность. Начальникам факультетов и кафедр приказывалось до 10 января 1941 г. представить выводы по проверке лекций, практических занятий слушателей в течение семестра. Отдельным пунктом были обозначены поручения учебной части и начальникам факультетов, касающиеся организации производственной практики[4].

Редакционная статья заместителя начальника НИВИТа Л. Ф. Комарова «Серьезнее готовиться к экзаменам» фактически дала старт в подготовке к зимней сессии: «До сессии остается один месяц. Это время нужно использовать в максимальной степени и наиболее продуктивно. Учебная часть и фа-

[1] Приказ по НИВИТу № 320 от 11.10.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 72. Л. 113.

[2] Стенограмма совещания актива о решении ЦУУЗа НКПС о работе института и по мероприятиям командования по перестройке и улучшению работы от 24 декабря 1940 г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 142. Л. 2–89 ; Совещание актива: исправить недостатки в работе института // Кадры – транспорту. 1941. № 1 (310). 1 янв.

[3] Приказ по НИВИТу № 420 от 30.12.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 72. Л. 2–2 об.

[4] План мероприятий по ликвидации недостатков в работе НИВИТа, отмеченных в Постановлении оперативного совещания ЦУУЗа НКПС от 18.11.1940 по отчету начальника института за 1939/40 учеб. г. Раздел II. По учебной работе // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 72. Л. 2–2 об.

культеты увеличивают число консультаций, увеличивается время работы лабораторий, кабинетов и библиотеки»[1]. По представлению учебного отдела начальник института Н. И. Матвеев 20 декабря 1940 г. утвердил порядок проведения экзаменов на зимнюю сессию в 1940/41 учеб. г.[2] ВКВШ разрешил студентам, выполнившим полностью лабораторные и практические занятия, досрочно сдавать экзамены. Этим правом в НИВИТе воспользовались 33 чел., которые успешно сдали все экзамены и им увеличили каникулярное время[3].

По итогам зимней экзаменационной сессии доц. К. Коржавин писал, что «число отличников и ударников по институту в текущую сессию значительно выросло, случаи неявки на экзамены по неуважительным причинам составляют только 0,02 %»[4]. Ряд слушателей (10 чел.), получивших на экзаменационной сессии по несколько неудовлетворительных оценок, были отчислены из института.

В 1940/41 учеб. г. вопросам военной подготовки слушателей стало уделяться больше внимания. В практике военных кафедр института получают дальнейшее развитие такие формы работы, как военные игры, тактические занятия, военно-тактические учения. С 18 по 24 января 1941 г. знания слушателей VI курсов по основным военным дисциплинам (ВОСО, восстановление железных дорог и устройство на них заграждений, общая тактика) были проверены на военной игре. Впоследствии в приказе по институту отмечалось, что «условия на военной игре были приближены к боевой обстановке, обеспечивалась круглосуточная беспрерывность действий штаба и служб. Слушательский состав показал высокую дисциплинированность и добросовестное отношение к тем служебным функциям, которые они выполняли в военной игре»[5]. В 1941 г. военная тематика была впервые введена в дипломное проектирование для обоих факультетов[6].

7 февраля 1941 г. произошла смена руководства института: в соответствии с приказом НКПС № ЦГЛ/227 от 25 января 1941 г. и приказом ЦУУЗа НКПС № 32 от 1 февраля 1941 г. оперативное руководство передано врид начальника института Л. Ф. Комарову[7]. При новом начальнике подводятся итоги социалистического соревнования за первый семестр 1940/41 учеб. г. Переходящее Красное знамя вручается VI курсу факультета «Движение и грузовая работа», добившемуся «высоких показателей в учебе и резкого улучшения состояния воинской дисциплины»[8]. В соревновании групп первое место занимает группа 601 факультета «Постройка железных дорог и путевое хозяйство», которой передается переходящее Красное знамя от группы 613 эксплуатационного факультета.

---

[1] Серьезнее готовиться к экзаменам // Кадры – транспорту. 1940. № 43 (307). 5 дек.

[2] Порядок проведения экзаменов на зимнюю экзаменационную сессию в 1940/41 учеб. // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 5.

[3] Приказ по НИВИТу № 27 от 23.01.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 368.

[4] *Коржавин К.* Извлечь уроки из прошедших экзаменов // Кадры – транспорту. 1941. № 5 (314). 7 февр.

[5] Приказ по НИВИТу № 35 от 27.01.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 360.

[6] Приказ по НИВИТу № 48 от 04.02.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 342.

[7] Приказ по НИВИТу № 51 от 07.02.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 107. Л. 28 ; *Москалев П. И.* Летопись НИВИТа – НИИЖТа… С. 12.

[8] Приказ по НИВИТу № 70 от 18.02.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 324.

При Л. Ф. Комарове состоялась вторая научно-техническая конференция слушателей, третья оборонно-спортивная эстафета НИВИТа[1]. Под его председательством создается приемная комиссия для проведения работ по организации нового приема слушателей. В состав комиссии включены семь человек, включая двух заместителей начальника института, начальников факультетов[2]. В апреле 1941 г. в институте впервые состоялся интернациональный вечер, что явилось, по мнению руководства, «показателем улучшения работы коллектива института в области овладения иностранными языками»[3]. Приказом по институту преподавателям кафедры иностранных языков (М. Ф. Токаревой, А. Д. Гинкен, Я. Г. Герцен, И. М. Ефимовой, Н. П. Еврейсковой, Я. К. Поповой, Е. И. Чернышовой), а также группе слушателей (18 чел.) была объявлена благодарность. С апреля на страницах газеты «Кадры – транспорту» начинается своеобразная мобилизационная кампания по предстоящему дипломному проектированию[4].

21 апреля 1941 г. Наркомат путей сообщения назначает начальником НИВИТа Николая Ивановича Монахова, который прибыл в Новосибирск и вступил в должность 12 мая 1941 г.[5] В институтском приказе и. о. начальника института Л. Ф. Комарову предписывалось приступить к исполнению своих прямых обязанностей заместителя начальника института по учебной и научной работе.

В майских приказах НИВИТа утверждались сроки защиты дипломных проектов слушателей VI курсов – выпускников 1941 г. На факультете «Постройка железных дорог и путевое хозяйство» заседания ГЭК запланировали с 7 по 23 июня, на факультете «Движение и грузовая работа» – с 10 по 28 июня[6]. Приказом от 17.05.1941 объявлялся новый состав ученого совета института под председательством Н. И. Монахова. В приказах № 152 от 21.05.1941 г., № 161 от 26.05.1941, № 166 от 29.05.1941 старшие курсы распределялись на производственную практику по строительным организациям Сибири и объектам железных дорог; I курсы направлялись на месячные военно-полевые сборы на базе Юргинского полигона Сибирского военного округа. К сожалению, итоги летней экзаменационной сессии 1941 г. не нашли отражения ни в печати, нет в архивах и отчета института за 1940/41 учеб. г.

21 июня 1941 г. начальник института Н. И. Монахов убыл в служебную командировку в Юргу для знакомства с работой военно-полевого лагеря. Обязанности начальника института были возложены на генерал-майора технических войск А. В. Котюкова. А на следующий день началась война. С 23 июня

---

[1] План работы второй научно-технической конференции слушателей // Кадры – транспорту. 1941. № 13 (322). 24 марта ; Традиционная военно-спортивная эстафета // Кадры – транспорту. 1941. № 14 (323). 3 апр.

[2] Приказ по НИВИТу № 93 от 21.03.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 297.

[3] Приказ по НИВИТу № 130 от 29.04.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 256.

[4] *Душин В.* Проектирование идет успешно ; Коммунисты – дипломники // Кадры – транспорту. 1941. № 16 (325). 18 апр. ; *Быков В. И.* Выше качество дипломного проектирования // Кадры – транспорту. 1941. № 17 (326). 25 апр.

[5] Копия приказа Народного комиссариата путей сообщения № ЦГЛ/1013 от 21.04.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 107. Л. 89 ; Д. 108. Л. 244 ; Приказ по НИВИТу № 145 от 12.05.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 107. Л. 93 ; *Москалев П. И.* Летопись НИВИТа – НИИЖТа… С. 13.

[6] Приказ по НИВИТу № 141 от 12.05.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 241, 242.

все слушатели НИВИТа, проживающие на территории института, были переведены на казарменное положение. Командирам рот приказывалось «установить в ротах строгий воинский порядок, установить отпуска в город в меру действительной необходимости»[1]. В институте вводился особый распорядок дня, усиливались суточные наряды, вводились новые посты, устанавливалось непрерывное патрулирование по территории.

[1] Приказ по НИВИТу № 200 от 23.06.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 154.

ГЛАВА 4
Налаживание связи с производством и первые производственные практики

Налаживание связей института с производством началось с 1934/35 учеб. г. В порядке оказания шефской помощи Томской железной дороге вуз направил 15 преподавателей в качестве пропагандистов для ведения занятий в системе производственных кружков. В марте 1935 г. НИВИТ принял социалистические обязательства по III туру Всесоюзного соревнования вузов, втузов и техникумов. Институт обязался организовать работы по технической пропаганде, «создать кружки повышения технических знаний на производстве, выделить из числа профессорско-преподавательского состава преподавателей для чтения лекций в депо Новосибирск, дистанции пути»[1]. Сектор научных работ (СНР) института направил доцента Д. И. Муретова, преподавателя И. П. Семина для чтения лекций железнодорожникам узла Новосибирск. За четыре месяца (март – июнь) ими было прочитано 18 лекций[2].

По решению Запсибкрайкома ВКП(б) в июне 1935 г. институт направил 30 лучших студентов и преподавателей-партийцев в помощь строителям Томской железной дороги. По просьбе Томской дороги НИВИТ оказал ей помощь в проведении экспертизы вновь реконструированного участка Новосибирск – Чулымская, выделив четыре бригады студентов, выпускников текущего года, под руководством преподавателей кафедр строительных материалов и железных дорог[3]. Кроме того, на Томскую дорогу послали «бригаду в составе семи «отличников» эксплуатационного факультета, которые провели работу по реализации приказов наркома пути Л. М. Кагановича "О борьбе с авариями" и "Об ускорении оборота вагонов"»[4].

Определенный интерес представляют разнарядки ЦУУЗа НКПС того времени по практике студентов вузов и втузов Наркомата путей сообщения. В связи с военизированным характером системы железных дорог распределение на производственные практики осуществлялось строго централизованным порядком. Для наглядности приводим разнарядку для НИВИТа на 1935 г. «Для III курса, специальность "Постройка железных дорог и путевое хозяйство": Рубцовка – Риддер – 20 мест, Каздорстрой – 50, Сибстрой – 30, Омская дорога – 39. Специальность "Здания": Рубцовка – Риддер – 10 мест, Сибстройпуть – 25, Омская дорога – 9. Для IV курса, специальность "Постройка железных дорог и путевое хозяйство": Забайкальская железная дорога – 9 мест, Восточно-Сибирская – 9, Томская – 9, Уссурийская – 8. Специальность "Здания": Забайкальская железная дорога – 7 мест, Восточно-Сибирская – 7, Томская – 7, Уссурийская – 7. Специ-

[1] Наши обязательства по третьему туру Всесоюзного соревнования вузов, втузов и техникумов // Кадры – транспорту. 1934. № 10 (103). 23 марта.

[2] Заключительный отчет о работе Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта за 1934/35 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 14 об.

[3] Помощь транспорту // Кадры – транспорту. 1935. № 27 (121). 6 нояб.

[4] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 14 об.

альность "Изыскания и постройка железных дорог": Сибстройпуть – 7 мест, Забайкальская железная дорога – 4, Восточно-Сибирская – 4, Томская – 2, Уссурийская – 3»[1]. По настоятельной просьбе института ЦУУЗ выделил новосибирскому вузу дополнительную квоту (18 мест) на объекты Томской железной дороги для слушателей факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство». Перед отъездом на практику в институте была проведена установочная конференция, но приглашенные представители базовых организаций на нее не приехали[2].

Первые впечатления и отчеты о производственной практике слушателей НИВИТа можно прочитать в газете «Кадры – транспорту» в виде писем с мест прохождения практики, развернутых аналитических записок и информаций[3]. Если судить по заголовкам статей, то в целом слушатели НИВИТа остались довольны производственной практикой («Мы справились со своей задачей», «Практикой мы довольны», «На постройке Новосибирского вокзала», «В далеком Казахстане»), но, как правило, были отмечены и серьезные недостатки. Один из слушателей открыто заявил: «Как только мы выехали из стен института, попали на место работы и оказались заброшенными, вне внимания руководителей НПО. Единственный инструктор, посланный на Казжелдорстрой (предполагалось пять инструкторов), приезжал на место практики один раз, давал только обещания выполнить просьбы слушателей по организации практики, но результатов – никаких»[4]. И далее автор писал: «В самом институте сейчас уже позабыли о практике: никто не может сказать, кто же определенно отвечает за ее проведение и кто ею руководит. Даже отчет нашего инструктора С. А. Новицкого[5] оказался потерянным. Передачам ответственности за практику нет конца. Горбачев самостоятельно снял с себя эту должность и передал ее руководителю НПО – Шибких, тот – Гурьянову, а последний был занят вопросами подготовки к новому учебному году». И таких примеров в силу организационной неразберихи в самом институте, большой разбросанности объектов было немало. «Нужно сейчас же, пока не поздно, – писал практикант, – прекратить эту безалаберность, учесть ошибки этой практики и не повторять больше в практике III курса эксплуатационников»[6].

В годовом отчете за 1934/35 учеб. г. отмечалось, что «по количеству институт был полностью обеспечен местами практики, но с качественной стороны имелся целый ряд недостатков: практики были даны с большим опозданием, что не дало возможности изучить производственную базу практики и конкретизировать рабочую программу по практике; распыленность практик по всему Союзу не дала возможности правильно поставить инструктаж студентов, находящихся на практике; некоторые места практики не были закреплены за институтом и поэтому производственные организации сами меняли

[1] К производственной практике // Кадры – транспорту. 1935. № 11 (104). 31 марта.

[2] Кадры – транспорту. 1935. № 17 (110). 28 мая.

[3] Письма с производственной практики // Кадры – транспорту. 1935. № 20 (114). 22 июля ; Производственная практика // Кадры – транспорту. 1935. № 21 (115). 6 сент.

[4] Уроки строительной практики // Кадры – транспорту. 1935. № 21 (115). 6 сент.

[5] В это время инженер С. А. Новицкий исполнял обязанности ассистента кафедры «Строительное производство» и был назначен инструктором по производственной практике. См.: Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 490.

[6] Уроки строительной практики // Кадры – транспорту. 1935. № 21 (115). 6 сент.

места практик (объекты). Положительными сторонами практики текущего года является их большая концентрированность (в пределах Западной Сибири и Восточных дорог), что дает возможность лучше обслужить практикантов инструктажем»[1].

В 1934/35 учеб. г. институтские кафедры впервые привлекли производственников «в виде участия в руководстве дипломным проектированием, разработки тем, консультаций по производствам»[2]. Основы будущего взаимовыгодного сотрудничества заложили кафедры «Железнодорожный путь»[3], «Изыскания и постройка железных дорог»[4], «Мосты», «Строительное производство», «Геодезия», «Технология строительных материалов». Далее мы предлагаем последовательно рассмотреть развитие связей института с производством, а затем вернемся к вопросам организации и проведения производственной практики студентов.

Мощным стимулом для развития связей нашего вуза с производством выступило только что зародившееся стахановское движение, а также целевая поездка наркома путей сообщения Л. М. Кагановича по Томской железной дороге. Согласно распоряжению руководителя НКПС узловая станция имени Р. И. Эйхе (*ныне – ст. Инская*) была включена в число решающих железнодорожных сортировочных станций страны.

В начале февраля 1936 г. на ст. Эйхе сроком на двадцать дней была командирована бригада в составе 20 слушателей IV курса и начальника эксплуатационного факультета Э. И. Сафрагана, преподавателей И. П. Семина, В. И. Быкова, А. М. Горчакова. Задача бригады – «установить технологический процесс работы узла Эйхе и выработать техническую инструкцию»[5]. Работа бригады была организована в три смены по пяти направлениям (на паровозах, в депо, в парках, на сортировочной горке и на тормозных позициях)[6]. Члены бригады фиксировали и анализировали состояние дел непосредственно на местах, взяв за основу максимальное использование внутренних резервов. На каждом участке членам бригады была поставлена конкретная цель: устанавливать новые нормы и одновременно намечать процессы правильной организации производства, используя передовой опыт стахановцев, директивные установки и приказы наркома НКПС, способствующие всемерному выполнению заданных норм. Разработанный процесс и установленные технологические нормы включали в себя следующие основные моменты:

– пересмотрены и вновь установлены нормы на выполнение основных операций внутристанционного оборота локомотивов;

– установлены нормы на выполнение операций приема и отправки поездов, а также процессов расформирования и формирования составов;

– проверена пропускная способность сортировочной горки и доказано, что она может увеличить количество перерабатываемых вагонов как минимум в 2–2,5 раза;

– запроектированы технические нормы по операциям сцепки и отцепки составов, перестановки их из парка в парк, организации работы главных кондукторов и скрутчиков, организации грузовой работы;

---

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 10–10 об.
[2] Там же. Л. 15.
[3] Впоследствии кафедра стала именоваться «Путь и путевое хозяйство».
[4] В 1936 г. кафедра переименована в «Проектирование и постройка железных дорог».
[5] Приказ по НИВИТу № 20 от 26.01.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 24.
[6] На ст. Эйхе // Кадры – транспорту. 1936. № 7 (133). 11 февр.

– оказана конкретная помощь в проектировании изменений процессов, связанных с переработкой составов путем применения новых методов передовиков-стахановцев[1].

«Выполняя эту работу, – писалось позднее в отчете, – мы не только оказали конкретную помощь Томской железной дороге по разрешению наиболее актуальных вопросов сегодняшнего дня, но вместе с тем приблизили кафедру к станции, депо, стрелке и теснее увязались с практической повседневной работой транспорта»[2]. В практику работы была внедрена организация маневров несколькими маневровыми локомотивами при одном составителе[3]. В работе бригад принимали непосредственное участие и стахановцы узла: составитель Власкин, машинист Быков, смена лучших диспетчеров, работники инженерно-технического бюро. Ход работы, помимо ежедневных оперативных сводок, регулярно освещался в газете «Железнодорожник Кузбасса». Новый документ – «Технологический процесс работы станции Эйхе» – после согласования с руководством станции и обсуждения на оперативном совещании службы движения был утвержден и приказом начальника дороги внедрен в производство[4].

С началом 1936 г. начинается целая эпопея по изучению методов стахановской работы на железнодорожном транспорте. Обращение профессорско-преподавательского состава и слушателей Всесоюзной академии железнодорожного транспорта им. И. В. Сталина «Об оказании конкретной помощи транспорту и повседневном усовершенствовании учебного процесса для обеспечения высококвалифицированной подготовки инженеров» нашла горячий отклик в НИВИТе[5]. Научные работники института ответили на обращение академии своим лозунгом «Выведем Томскую железную дорогу в передовые!».

В газете «Кадры – транспорту» за 11 января 1936 г. были опубликованы обязательства кафедр «Путь и путевое хозяйство» (нач. С. Ф. Мацкевич), «Перевозочная эксплуатация» (нач. Э. И. Сафраган), «Изыскания и проектирование железных дорог» (нач. В. Е. Еврейсков). Представители кафедры проектирования железных дорог сделали выезд в Томск для установления связи со стахановцами Союзтранспроекта. Для ознакомления со стахановскими методами работы на производственном заводе «Рудзутак» начальника кафедры электротехники Д. И. Муретова командируют в Омск[6]. После опубликования в газете «Гудок» образцов стахановской работы, который показали путейцы Донецкой железной дороги при замене рельсов двухкилометровой нитки (за 20–29 мин), проф. С. А. Введенский поручил слушателям-отличникам С. Амелину, Свирскому, Домнину проанализировать «предельные» нормы по смене рельсов и подготовить доклад о методах работы путейцев Донецкой железной дороги, показавших образцы производительности труда[7].

---

[1] Отчет Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта за 1935/36 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 16. Л. 23 об.

[2] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 16. Л. 23.

[3] *Грушевский*. Научно-исследовательская работа кафедры эксплуатации железных дорог // Кадры – транспорту. 1957. № 10. 18 дек.

[4] Страницы истории Сибирского государственного университета путей сообщения. С. 42.

[5] Обращение ко всем транспортным железнодорожным втузам // Кадры – транспорту. 1936. № 3 (129). 11 янв.

[6] Приказ по НИВИТу № 25 от 01.02.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 27.

[7] *Амелин С.* Изучаем стахановские методы // Кадры – транспорту. 1936. № 3 (129). 11 янв.



Для повышения квалификации комсостава эксплуатационников Томской железной дороги в институте принимается решение подготовить пособие «Графики движения поездов». На ряде кафедр НИВИТа предложили регулярно проверять и пополнять программы специальных дисциплин на основе приказов наркома путей сообщения и достижений стахановцев, организовать изучение и сдачу студентами зачетов по основным приказам НКПС, внести изменения в рабочие программы и отразить в них достижения стахановско-кривоносовского движения[1]. Отдельным разделом эти положения были закреплены в договоре социалистического соревнования между НИВИТом и ТЭМИИТом[2].

«Теснее свяжемся с производством» – таков лейтмотив 1936 г. Кафедра методов изображений взялась повышать техническую грамотность рабочих депо ст. Новосибирск, обучая токарей читать чертежи[3]. Кафедра конструкций подготовила стахановца Ермолаева к чтению лекций, сделала передачу на радио об организации стахановской школы по бетону под руководством проф. Н. И. Молотилова. Кафедрой «Строительное производство» была организована карташевско-стахановская школа на четвертом строительном участке на базе строительства Сибстроймашинтреста, открыта школа передовых мастеров труда на стройплощадке НИВИТа[4]. Преподаватели этой кафедры организовали и провели на базе школ ряд занятий, на которых с докладами выступали рабочие-стахановцы (каменщики, штукатуры, опалубщики), а научные работники тут же давали соответствующие комментарии о методах их работы. Затем доклады и пояснения научных работников (в виде фотографий, макетов, чертежей) печатались в многотиражке строителей и изучались на совещаниях инженерно-технических работников, на учебных занятиях и собраниях рабочих[5]. После выступления начальника кафедры В. М. Завадского на общегородской конференции стахановцев-строителей во Дворце труда было принято решение организовать девять комиссий по изучению передовых методов работы, выработке новых технологических норм на городских стройках[6].

Преподаватели факультета «Движение и грузовая работа» установили тесные контакты с передовиками производства железнодорожного транспорта

---

[1] ***Кривоносовцы*** – последователи стахановского движения на железнодорожном транспорте. Инициатором стал машинист локомотивного депо ст. Славянск Донецкой железной дороги П. Ф. Кривонос. 1 июля 1935 г. он впервые провел тяжеловесный угольный состав от ст. Славянск до ст. Лозовая с технической скоростью, превысившей норму почти на 9 км/ч. С развитием кривоносовского движения в середине 1930-х гг. стали создаваться единые смены из работников различных служб на одной станции или диспетчерском участке во главе с одним руководителем, что способствовало согласованной и слаженной работе. Передовики-кривоносовцы внесли много нового в работу по улучшению технического содержания пути, устройств локомотивного, вагонного хозяйства, СЦБ и связи. См.: Стахановско-кривоносовское движение на железнодорожном транспорте. URL: https://uchebnikfree.com/sovetskoy-rossii-istoriya/stahanovsko-krivonosovskoe-dvijenie-26325.html (дата обращения: 15.01.2021).

[2] Договор социалистического соревнования между Новосибирским институтом военных инженеров железнодорожного транспорта и Томским электромеханическим институтом инженеров железнодорожного транспорта. Раздел II. Реализация кафедрами речи тов. Сталина на совещании стахановцев и приказов наркома Л. М. Кагановича // Кадры – транспорту. 1936. № 5 (131). 24 янв.

[3] *Яновицкий Я.* Повышаем техническую грамотность стахановцев // Кадры – транспорту. 1936. № 3 (129). 11 янв.

[4] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 16. Л. 24 об.

[5] *Банов В. И.* Стахановская школа строительства // Кадры – транспорту. 1936. № 7 (142). 5 нояб.

[6] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 16. Л. 25.

и помогли им обобщить и «растиражировать» их стахановский опыт. Преподаватель И. П. Семин провел восемь бесед с машинистами депо Новосибирск на тему «Как добиться высоких скоростей». Он помог заместителю начальника Новосибирского депо тов. Сафронову сделать доклад на тему «Ведение тяжеловесов», а машиниста тов. Ишкова подготовил для выступления «Как добиться высоких форсировок котла при прохождении поездов с большой скоростью» в школе стахановцев. Сам И. П. Семин сделал несколько докладов в этой школе, а один их них на тему «Техническое обоснование достижений тов. Ишкова в вождении тяжеловесов с увеличенными скоростями» был напечатан в газете «Сибирский гудок»[1]. За большую работу по пропаганде и развитию стахановского движения И. П. Семин получил благодарность и премию в размере 600 р. от начальника института.

В майском праздничном приказе 1936 г. начальник НИВИТа объявил благодарность и наградил ценными подарками ряд преподавателей и сотрудников института за образцовую работу по оказанию помощи железнодорожному транспорту, в частности канд. техн. наук, доц. Э. И. Сафрагана (за руководство стахановской школой железнодорожников Кузбасса), проф. В. Е. Еврейскова, и. о. доц. И. Т. Вологжина, и. о. доц. Г. М. Горбачева[2].

На фоне мощной волны стахановского движения в высших учебных заведениях возникает борьба с предельщиками, которые якобы пытаются «обосновать в своих “трудах” заниженные нормы, дают математические выкладки, ориентирующие на негодные, давно отжившие нормы»[3]. Не избежал этой участи и наш вуз. Но об этом речь пойдет в отдельной главе.

Во исполнение Постановления ЦК ВКП(б) и советского правительства о высшей школе на 1936/37 учеб. г. начальник НИВИТа Н. И. Матвеев писал: «Институт должен взять какой-нибудь из отстающих участков Томской железной дороги и разработать мероприятия, обеспечивающие увеличение пропускной способности этой линии»[4]. А также необходимо было разработать: а) лучшую механизированную горку, в сравнении с теми, которые имеются в настоящее время на транспорте; б) схему лучшего управления участковой станцией; в) различные коэффициенты, применяемые в расчетах; г) лучшую схему производства строительных работ в условиях сибирской зимы по соответствующим сооружениям; д) лучшие примеры пропаривания и электроподогрева бетонов; е) вопросы об усталости металла в мостах. И в заключении статьи начальник НИВИТа поставил перед коллективом перспективную задачу: «Наш институт должен стать теоретическим, научным очагом для железных дорог Сибири и Дальнего Востока».

С 1 по 10 октября 1936 г. была объявлена Всесоюзная стахановская декада. Слушатели НИВИТа Вяткин, Запрягаев, Семенов в своем рапорте на имя начальника института сообщали: «Окончив практику, мы остаемся для проведения стахановской декады на Красноярской дороге, станция Иланская, 3-й прорабский пункт, одновременно сообщаем, что, мобилизуя энтузиазм рабочих на основе стахановского движения под руководством парторганизации

---

[1] Помощь стахановцам, кривоносовцам // Кадры – транспорту. 1936. № 8 (134). 23 февр.

[2] Приказ по НИВИТу № 88-а от 01.05.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 67.

[3] *Завадский*. За ведущую роль профессуры в борьбе с предельщиной и предельщиками в стенах НИВИТа // Кадры – транспорту. 1936. № 7 (133). 11 февр.

[4] *Матвеев Н. И*. По-большевистски проведем в жизнь постановление ЦК ВКП(б) и правительства о высшей школе // Кадры – транспорту. 1936. № 1. 25 сент.

и прораба Лазутина, в качестве подготовки к стахановской декаде, мы добились больших производственных успехов – двухэтажный 8-квартирный дом построили за семь дней при хорошем качестве работы»[1]. В рамках декады партком института на стройку третьего корпуса общежития НИВИТа выделил 8 чел. под руководством заведующего кабинетом социально-экономических дисциплин Ш. П. Мурановского. В числе выделенных «для пропагандистской работы утвержден Бойченко, для массовой работы – Голубовский, чтецами – товарищи Пылев, Голомазов, Киселев, Барбашев»[2].

Введение с 1 сентября 1936 г. нового документа «Правила технической эксплуатации железных дорог Союза ССР» (ПТЭ), который определял систему организации движения поездов, содержание железнодорожных устройств и порядок работы железных дорог и работников транспорта, значительно расширило, образно говоря, фронт работ для представителей вузов. «Введение новых правил, – говорил нарком Л. М. Каганович, – должно поднять стахановско-кривоносовское движение на новую ступень, на новую высоту»[3]. Пропаганда новых правил и проверка их выполнения становятся своеобразным государственным заданием для работников высшей школы, хорошей основой для углубления связей между институтом и производством. Параграф № 31 приказа определял: «Всем служебным лицам и железнодорожным агентам изучить новые "Правила" и пройти специальные проверочные испытания». Более трех месяцев, писал в газете преподаватель кафедры «Станции и узлы» А. М. Горчаков, бойцы и командиры великой армии железнодорожного транспорта изучают и внедряют новые правила ПТЭ. «Правила должны внедряться в сознание каждого слушателя при прохождении соответствующих материалов. С изучением ПТЭ работа, по существу, не кончается, а только начинается. И только в НИВИТе царит спокойствие. Ни командный, ни преподавательский состав, ни обслуживающий персонал, за малым исключением, не изучили новых "Правил" и не проходили проверочных испытаний. Этот печальный факт в работе нашего института должен быть немедленно ликвидирован»[4].

Но развернувшаяся в 1937 г. мощная кампания по борьбе с врагами народа отодвинула в сторону многие дела, в том числе касающиеся развития связей с производством. Анализ приказов по производственным вопросам, контент-анализ институтской газеты «Кадры – транспорту» показали, что в 1937 г. этот участок работы оказался полностью заброшенным. Даже в годовом отчете про развитие связей с производством не сказано ни слова. При подведении итогов социалистического соревнования с ТЭМИИТом (март 1938 г.) прямо указывалось, что ряд пунктов договора полностью или частично не выполнен НИВИТом. «Слабая связь с производством еще существует до настоящего времени, хотя в социалистическом договоре НИВИТ брал обязательства о привлечении стахановцев с производства. Также мало сделано

[1] Слушатели Вяткин, Запрягаев и Семенов включились во Всесоюзную стахановскую декаду строек железнодорожного транспорта // Кадры – транспорту. 1936. № 1. 25 сент.

[2] Стахановская декада // Кадры – транспорту. 1936. № 2. 4 окт.

[3] *Рамзаев*. НИВИТ приступил к проверке выполнения обещания вождю народов великому Сталину о сдаче норм ПТЭ на «отлично» // Кадры – транспорту. 1936. № 7 (142). 5 нояб.

[4] *Горчаков А*. О сдаче правил технической эксплуатации // Кадры – транспорту. 1937. № 4 (150). 2 февр.

по улучшению качества лекций и по укреплению работы кафедр»[1]. Серьезные упущения в этой работе отметил и проф. В. Е. Еврейсков – ответственный в институте за научно-исследовательскую работу. Он констатировал: «В Сибири имеется отличная производственная база, где возможно получить неисчерпаемый материал для исследовательских работ, но связь научных работников НИВИТа с производством крайне слаба. Неисчерпаемый материал может дать стахановское движение. Значительные средства, отпущенные ЦУУЗом на развертывание стахановской школы при институте в прошлом году, остались совершенно не использованными. При таком положении вещей нет оснований ожидать, чтобы в этом году были отпущены ассигнования по этой линии»[2].

По большому счету, в 1937/38 учеб. г. многое пришлось начинать снова. В декабре 1938 г. в вузе впервые состоялась лекция стахановца Томской железной дороги бригадира А. Т. Петунина на тему «Организация погрузочно-разгрузочных работ по методу тов. Виндмана», которая вызвала большой интерес у преподавателей и слушателей института.

В конце 1938 г. в НИВИТе, по предложению ЦУУЗа НКПС, была организована комиссия (под председательством начальника учебной части А. Д. Третьякова) по приему от профессорско-преподавательского состава правил технической эксплуатации. Большинство преподавателей добросовестно отнеслись к изучению новых правил и сдаче экзамена. Через три месяца из общего числа преподавателей и лаборантов сдали ПТЭ 62 %, из них 83 % на «отлично»[3]. Среди нарушителей были названы преподаватели (В. М. Мисюрев, А. П. Кузнецова, А. А. Ушаков) и сотрудники (А. А. Драги, Коростин), которые должны были сдать ПТЭ еще в декабре.

Во втором семестре состоялось совещание у начальника Томской железной дороги, на котором обсуждался план мероприятий «по развитию связи с железной дорогой, по овладению передовой наукой»[4]. В этом совещании приняли участие начальники служб железных дорог и научные работники института. В первую очередь решили закрепить группу научных работников НИВИТа для оказания практической помощи в работе Новосибирского железнодорожного узла. На них возлагались обязанности по проведению информационно-массовой работы, консультаций и экспертизы по различным вопросам проектирования, строительства сооружений, реконструкции пути, эксплуатации железных дорог.

Кафедра «Путь и путевое хозяйство» (нач. С. Ф. Мацкевич) наметила осуществить следующие мероприятия: 1) чтение лекций на дистанции пути на темы: пучины на железнодорожном транспорте и борьба с ними; работа путевого обходчика; организация и уборка снега на больших дистанциях; опыт работы бригадиров-стахановцев Томской железной дороги; 2) проведение консультаций по вопросам лечения земляного полотна, улучшения водоотвода от пути, предупреждения и устранения деформаций искусственных сооружения по заданиям службы пути Томской железной дороги; 3) выделение группы

---

[1] *Титаев*. Некоторые итоги социалистического соревнования с Томским институтом // Кадры – транспорту. 1938. № 12 (198). 31 марта.

[2] *Еврейсков В.* О научно-исследовательской работе в НИВИТе // Кадры – транспорту. 1938. № 15 (201). 23 апр.

[3] Изучение ПТЭ // Кадры – транспорту. 1939. № 15 (232). 29 марта.

[4] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 14.

слушателей для проведения бесед на околотках Новосибирской дистанции пути по изучению ПТЭ, инструкций по снегоборьбе и подготовке пути к проходу весенних вод; 4) в целях популяризации стахановских методов работы выезд на околотки и рабочие отделения (по указанию начальника службы пути) слушателей IV и V курсов для ознакомления с достижениями путейцев-стахановцев, оказания технической помощи, записи лекций о методах их работы и составления комментариев к ним, а также ряд других мероприятий[1].

В порядке шефской помощи НИВИТ выделил дополнительно 30 чел. из слушательского актива, производственная практика которых была совмещена с особыми заданиями по дороге. Они были «назначены на решающие узлы и участки и провели там большую работу по внедрению стахановско-кривоносовских методов работы, по организации единых смен, ликвидации простоев паровозов, вагонов, увеличению погрузки, улучшению работы сортировочных горок и т. д.»[2].

В канун XVIII съезда ВКП(б) в стране разворачивается целая кампания по развертыванию предсъездовского социалистического соревнования. Дальнейшее развитие народного хозяйства поставило перед железнодорожным транспортом задачу повышения своей грузовой работы почти в полтора раза. В свете этого работникам НИВИТа конкретизированы цели: «Принять самое деятельное участие в работах по усилению мощности железнодорожного транспорта и дать транспорту высококвалифицированных специалистов, достойных эпохи, находящихся на уровне современной науки, умеющих по-большевистски работать»[3]. Ряд преподавателей (В. Е. Еврейсков, Г. М. Ежков, К. Н. Коржавин) опубликовали в газете «Кадры – транспорту» личные обязательства в честь предстоящего съезда партии.

На второй научно-технической конференции кафедр НИВИТа (25 февраля – 2 марта 1939 г.), как уже отмечалось ранее, было принято «Обращение ко всем инженерам, техникам, стахановцам-кривоносовцам, ко всей интеллигенции Томской дороги». В нем писалось, что коллектив научных работников НИВИТа включается в социалистическое соревнование имени XVIII съезда ВКП(б) и берет на себя следующие обязательства: 1) организовать конкретную помощь стахановцам и ударникам труда Новосибирского узла, создав для этого на узле две стахановские школы по вопросам механизации строительных работ, организации движения, реконструкции и содержания пути; 2) в целях повышения теоретических знаний командиров-практиков Томской дороги до уровня среднетехнического образования помочь создать две школы среднетехнического образования; 3) организовать в марте–апреле на крупных железнодорожных станциях цикл лекций для стахановцев и ударников; 4) организовать до 1 июня пять лекций стахановцев-кривоносовцев с комментариями преподавателей кафедр НИВИТа; 5) организовать с 15 марта консультации для стахановцев-изобретателей, работающих в управлении дороги и на линиях; 6) организовать в период летних каникул выезды слушателей на отдельные станции и околотки для разъяснения и осуществления приказов НКПС; 7) развернуть соревнование за превращение института в передовой

[1] *Мацкевич С.* Работа кафедры «Железные дороги» // Кадры – транспорту. 1939. № 2 (219). 10 янв.
[2] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 14.
[3] Наши обязательства к XVIII съезду ВКП(б) // Кадры – транспорту. 1939. № 6 (223). 15 февр.

транспортный вуз; 8) добиться широкого развертывания научно-исследовательской работы на всех кафедрах института и издать в текущем учебном году два сборника трудов[1]. Научные работники НИВИТа призвали коллег Томского института инженеров транспорта поддержать обращение и принять вызов на соревнование.

В день открытия XVIII съезда ВКП(б), 10 марта 1939 г., ряд преподавателей НИВИТа отчитались о выполнении своих предсъездовских обязательств. Начальник факультета «Движение и грузовая работа» канд. техн. наук Г. М. Ежков рапортовал, что он подготовил к печати учебное пособие по паровозному хозяйству и прочитал лекцию «Реконструкция паровозного хозяйства в третьей пятилетке». Начальник кафедры «Организация движения и грузовая работа» А. И. Крылов брал обязательство прочитать четыре лекции для работников Томской дороги, а прочитал десять лекций. Преподаватель Н. И. Астафьев подготовил и выпустил брошюру «Обработка грузопотоков и вагонопотоков». Начальник кафедры «Основы марксизма-ленинизма» Я. Г. Дерягин прочитал две лекции по предсъездовским тезисам доклада Председателя СНК СССР В. М. Молотова и выступил с докладом перед производственниками на тему «Размещение производительных сил в третьей пятилетке». Доцент этой же кафедры И. А. Суслов прочитал в различных организациях и учреждениях города девять лекций на тему «О роли личности в истории», две лекции на антирелигиозные темы и одну лекцию «О построении коммунизма в одной стране»[2].

За 1938/39 учеб. г. преподавателями института было прочитано на производстве 64 лекции, из которых кафедрами: «Мосты» – 3 лекции (работникам ПЧ-2, ПЧ-13), «Железные дороги» – 3 (ПЧ-2), «Математика» – 1 (депо Новосибирск), «Движение и грузовая работа» – 9 (ДП-3, ст. Инская), «Подвижной состав» – 2 (ст. Инская), «Основы марксизма-ленинизма» – 46 лекций[3].

В течение года преподаватели НИВИТа В. Е. Еврейсков, М. М. Архангельский, Ф. Г. Голицын, К. Н. Коржавин, Н. Ф. Никонов, В. В. Гадевальдт принимали активное участие в разрешении ряда неотложных производственных вопросов, проводили консультации, выдали различного рода заключения. Грунтовая лаборатория и лаборатория стройматериалов за 1939 г. выполнила 15 заказов Томской железной дороги. Мостоиспытательная станция научно-исследовательского сектора (НИС) НИВИТа и группа гидрологии выполнили работы по 16 объектам на общую сумму 237 007 р. В качестве экспертов железнодорожники регулярно привлекали проф. В. Е. Еврейскова, доцентов С. Ф. Мацкевича, Г. М. Ежкова, А. М. Горчакова, ассистентов В. И. Быкова, Н. С. Мещерякова. А преподаватели В. А. Голиков, В. А. Соколов, К. А. Балаева, Н. А. Иванов весь год работали с группами рабочих Новосибирского железнодорожного узла по повышению их технического и общеобразовательного уровня[4].

В следующем 1939/40 учеб. г. преподаватели НИВИТа прочитают на производстве 122 доклада, охватят лекционной работой 52 объекта. В каникулярное время пять преподавателей и 31 слушатель организуют на линии

[1] Обращение ко всем инженерам, техникам, стахановцам-кривоносовцам, ко всей интеллигенции Томской железной дороги // Кадры – транспорту. 1939. № 10 (227). 10 марта.

[2] Наши подарки XVIII съезду ВКП(б) // Кадры – транспорту. 1939. № 10 (227). 10 марта.

[3] Отчет о работе Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта за 1938/39 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 18.

[4] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 18.

30 стахановских школ, в которых сами прочитают 25 лекций, а 43 доклада сделают передовые рабочие, подготовленные к выступлению при помощи студентов[1]. В предвоенный год мостоиспытательная станция закрыла объем хозрасчетных работ на 53 347 р., а научно-исследовательский сектор НИВИТа выполнил заказы на сумму 424 674 р.

В январе 1941 г., в период зимних каникул, руководство НИВИТа сформировало из слушателей пять целевых бригад и направило их (в порядке помощи железнодорожному транспорту) в распоряжение начальника Томской железной дороги для проведения на различных участках работы, предусмотренной планом. Бригаду № 1 возглавил ассистент Г. А. Попов (линия Рубцовск – Риддер); бригаду № 2 – ассистент В. А. Соколов (ст. Усяты), бригаду № 3 – ассистент Е. И. Мельников (линия Алтайская – Бийск), бригаду № 4 – ассистент К. В. Писарев (Тогучинская линия), бригаду № 5 – ассистент И. И. Петров[2]. На все время командировки (с 26 января по 6 февраля) все слушатели и преподаватели обеспечивались полным суточным довольствием.

XVIII Всесоюзная партийная конференция ВКП(б) вызвала новый подъем в соцсоревновании, повышенное внимание к стахановскому движению на местах. В преддверии четвертой научно-технической конференции кафедр НИВИТа проф. В. Е. Еврейсков выступил с большой статьей «За неразрывную связь с производством», в которой заявил, что «научно-исследовательская работа кафедры должна быть направлена на разрешение основных задач, выдвигаемых практикой, транспортом, и в первую очередь задач районного разреза»[3]. Он информировал, что в прошлом году кафедра «Проектирование и постройка железных дорог» организовала изучение горношорских оползней с привлечением к этой работе ряда других вузовских кафедр, а в текущем году они намерены принять активное участие в разрешении других плановых производственных вопросов Томской железной дороги, а также в оценке проекта организации внешнего городского транспорта в Новосибирске.

На четвертой научно-технической конференции кафедр НИВИТа, проходившей на базе вуза со 2 по 5 июня 1941 г., впервые были запланированы и заслушаны выступления представителей производства. На пленарном заседании с докладами выступили: начальник Новокузнецкого отделения движения Томской железной дороги К. М. Ануфриев, заместитель начальника службы пути Томской железной дороги Н. Я. Литвинов. На заседаниях секций выступили: главный инженер путевой ремонтной конторы Томской железной дороги Л. А. Николаев, главный механик этой же конторы инженер В. В. Филоник, главный механик службы пути Томской железной дороги инженер В. Е. Скакун, начальник 20-й дистанции пути инженер П. Т. Семешко[4]. В целом производственники выступили с десятью докладами – 20 % от общего количества выступивших участников. Причем, для сравнения, на третьей научно-технической конференции (1940 г.) производственники сделали только три доклада.

---

[1] Отчет о работе Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта за 1939/40 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 14.

[2] Приказ по НИВИТу № 39 от 29.01.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 355.

[3] *Еврейсков В.* За неразрывную связь с производством // Кадры – транспорту. 1941. № 21 (330). 30 мая.

[4] *Лебедев А.* Доклады секции «Путь» // Там же.

Начавшаяся война по-другому заставила подойти к вопросу оказания конкретной помощи народному хозяйству, внесла существенные коррективы в развитие связей между институтом и производством. Этот аспект довольно подробно раскрывается в ряде наших публикаций, посвященных НИВИТу в годы военного времени[1].

А теперь вернемся к вопросам организации и проведения производственных практик в НИВИТе. К летней производственной практике 1936 г. институт старался подготовиться более организованно. Бригадирами, выезжающими на производственную практику, с факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» были назначены: на Дальневосточную дорогу – Рыжев, на Восточно-Сибирскую дорогу – Тарасевич, в особый корпус железнодорожных войск РККА – Полунин, в Сибстройпуть – Филиппов[2]. Тем не менее типичные ошибки прошлого года повторились вновь. Ассистент кафедры «Станции и узлы» В. В. Гадевальдт писал, что при руководстве практикой слушателей-путейцев V курса ему пришлось столкнуться с целым рядом «ненормальностей». «Когда я явился в службу пути и попросил сообщить мне, на какие дистанции направлены наши слушатели, то ни отдел кадров, ни секретариат не смогли даже приблизительно указать, где находятся слушатели НИВИТа. Отсюда ясно, что в управлении дороги никто не руководит работой практикантов, никто не интересуется ими, ответственного лица за прохождение практики в масштабе дороги нет»[3]. А на дистанциях ему повсеместно пришлось встретиться с обратным фактом «переиспользования» слушателей. Зачастую «мелкие» начальники использовали студентов по своему усмотрению, для «затыкания» местных проблем, кадровых прорех. И подобная ситуация была характерна не только для нашего вуза, так было по всей системе НКПС. Исправить недостатки в организации производственной практики помогли сверху.

Приказ народного комиссара путей сообщения от 9 ноября 1936 г. № 163/Ц «Об улучшении подготовки инженеров железнодорожного транспорта в высших технических учебных заведениях НКПС» нормативно закрепил процедуру проведения производственной практики студентов втузов: «Пункт 7. Для лучшей постановки производственной практики и установления постоянной связи втузов с предприятиями, где проходят практику их студенты, на ближайшие пять лет прикрепить втузы для производственной практики к предприятиям железнодорожного транспорта по прилагаемому списку (приложение). Утвердить цикл основных работ, выполняемых студентами на производственной практике, по каждой специальности (приложение). Начальникам втузов разработать к 1 декабря 1936 г. конкретные программы производственной практики по каждому факультету и представить их на утверждение

[1] См.: *Добровольский А. В.* Из истории нашего вуза: НИВИТ в начале войны (1941–1942 гг.) // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения. 2016. № 1. С. 72–78 ; *Добровольский А. В.* О роли и региональном значении научно-технических конференций НИВИТа в годы Великой Отечественной войны // Интерэкспо ГЕО-Сибирь 2016. XII Междунар. науч. конгресс: сб. материалов в 2 т. Т. 1. Новосибирск, 2016. С. 21–25 ; *Добровольский А. В.* НИВИТ: помощь городу Новосибирску в годы войны (1941–1945 гг.) // Россия: человек, общество, война XIX–XX вв.: материалы Всерос. науч.-практ. конф., посвященной 100-летию окончания Первой мировой войны и 100-летию начала Гражданской войны в России. Новосибирск, 2018. С. 122–126 ; *Добровольский А. В.*, *Манаков А. Л.* НИВИТ военного времени. 128 с.

[2] Приказ по НИВИТу № 92-б от 11.05.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 76.

[3] *Гадевальдт*. О практике наших студентов // Кадры – транспорту. 1936. № 5. 29 окт.

в Центральное управление учебными заведениями НКПС. Пункт 8. Обязать начальников Центральных управлений НКПС, начальников дорог, начальников предприятий коренным образом изменить отношение к студентам, проходящим производственную практику, и обеспечить студентам на деле полную возможность освоения необходимых практических знаний»[1]. В соответствии с приказом за НИВИТом были закреплены: Томская, Красноярская и Восточно-Сибирская железные дороги, Западно-Сибирский строительный монтажный трест, Томское отделение Союзтранспроекта. В перечень основных работ, которые должны выполнять студенты на производственной практике и в течение всей учебы в институте, вошли 11 видов работ по путейско-строительной специальности и 12 видов работ по специальности «Движение и грузовая работа»[2].

И сразу же НИВИТ посылает своих представителей в управления сибирских железных дорог для заключения договоров на организацию и проведение производственной практики 1937 г. Факультет «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» разрабатывает программы прохождения практики и передает их на объекты производства для получения отзывов, приглашает специалистов-практиков для руководства производственной практикой[3].

В июне 1937 г. слушатели III курса факультета «Движение и грузовая работа» были направлены для прохождения производственной практики на Восточно-Сибирскую (22 чел.) и Красноярскую (36 чел.) железные дороги, кроме того, на Восточно-Сибирскую железную дорогу направили еще шесть слушателей IV курса, не прошедших положенную практику в прошлом году[4].

Руководители производственной практики слушателей факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» были назначены приказом от 9 июля 1937 г. В этом же приказе утверждались сроки выезда на места. Так, проф. В. Е. Еврейсков закреплялся за участком Рубцовка – Риддер (с 15 июля по 1 августа). Преподаватель К. В. Писарев курировал Сибстроймонтаж, Восточный строймонтаж, Уральский строймонтаж. По специальности «Путевое хозяйство» на Красноярскую и Восточно-Сибирскую железные дороги командировался В. И. Сенкевич (с 15 июля по 1 октября), а Томская железная дорога отводилась в ведение А. И. Лебедева. По специальности «Постройка зданий» руководителями практики назначались К. Н. Коржавин, С. М. Игнатович, В. И. Овечкин[5]. В этом же приказе руководителями производственной практики слушателей факультета «Движение и грузовая работа» с выездом на места практики утверждались Г. М. Ежков (сентябрь – декабрь), И. П. Семин (август – октябрь), А. М. Горчаков (октябрь – декабрь), В. В. Гадевальдт (июль – декабрь).

Но запланированные мероприятия во многом не были реализованы. «Прошедшая производственная практика была проведена плохо, надлежа-

[1] Приказ народного комиссара путей сообщения от 9 ноября 1936 г. № 163/Ц «Об улучшении подготовки инженеров железнодорожного транспорта в высших технических учебных заведениях НКПС» // Кадры – транспорту. 1936. № 12 (146). 4 дек.

[2] О производственной практике // Кадры – транспорту. 1936. № 9 (144). 26 нояб.

[3] Отчет о работе факультета «Постройка железных дорог и путевое хозяйство» за первый семестр 1936/37 академического года // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 24. Л. 4.

[4] Приказ по НИВИТу № 102 от 19.06.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 249.

[5] Приказ по НИВИТу № 118-а от 09.07.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 213.

щего руководства практикой обеспечено не было, график выезда преподавателей сорван»[1]. Все «списали» на врагов народа, которые нанесли свой предательский удар и по этой работе в результате неправильного планирования учебного процесса. Примеры такого «вредительского» планирования были продемонстрированы на основе учебных планов факультета «Постройка железных дорог и путевое хозяйство»: для V курса вообще не была предусмотрена практика по ремонту и реконструкции пути; для IV курса подобная практика была запланирована, но «не было запроектировано ни одного часа теоретического обучения по разделу «Ремонт и реконструкция пути»[2]. Последствия такого «вредительства» удалось изжить далеко не сразу.

Подготовка к летней производственной практике 1938 г. тоже явно затягивалась. ЦУУЗ НКПС вновь с большим опозданием прислал в НИВИТ разнарядку мест и программы по производственной практике. Начальнику института Н. И. Матвееву было даже поставлено в вину, что он, находясь в командировке в Москве, не сумел добиться, чтобы институт был своевременно обеспечен местами производственной практики и соответствующими программами.

Производственную практику 1938 г. должны были проходить III, IV и V курсы обоих факультетов. За НИВИТом закрепили следующие железные дороги: им. Л. М. Кагановича, Южно–Уральскую, Омскую, Томскую, Красноярскую, Восточно-Сибирскую, а также строительные тресты: Казанский, Уральский, Сибирский, Восточно-Сибирский, Амурский, Дальневосточный, Туркестано-Сибирский, Казахстанский и Средне-Азиатский. Подготовка осложнялась тем, что принятый на совещании при начальнике учебной части план проведения практики на середину мая не был еще согласован в ЦУУЗе, следовательно, затягивалась кампания по заключению договоров. «Такое положение, – писалось в газете «Кадры – транспорту», – может привести к тому, что ряд слушателей опять может быть направлен на «практику» не по специальности, а лишь бы отбыть срок»[3].

В конце концов, большинство организационных препятствий удалось разрешить, и на производственную практику 1938 г. своевременно отбыл соответствующий контингент слушателей. По факультету «Постройка железных дорог, путь и путевое хозяйство»: III курс – общестроительная практика с 1 июля по 5 августа – 123 чел.; IV курс – практика по ремонту и реконструкции пути с 1 июля по 1 августа – 115 чел.; V курс – военно-производственная практика по постройке железных дорог, ремонту и реконструкции пути с 13 июня по 23 сентября – 101 чел. (проходят практику в особом корпусе железнодорожных войск). По факультету «Движение и грузовая работа»: III курс – грузовая работа станций с 1 сентября по 1 октября – 74 чел.; IV курс – на сортировочных станциях и горках с 1 сентября по 1 ноября – 52 чел.; V курс – работа отделения с 1 сентября по 13 ноября – 63 чел.[4]

---

[1] О производственной практике // Кадры – транспорту. 1938. № 18 (204). 20 мая.

[2] Там же.

[3] Там же.

[4] Отчет НИВИТа по учебно-методической работе за 1937/38 учеб. г. Раздел «Производственная практика» // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 7.

Для руководства практикой были выделены научные работники из числа преподавателей, выезд которых на места определен приказом начальника института. На факультете «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» практикой руководили И. Т. Воронов (1/2 месяца), В. А. Иванов (1 мес.), А. А. Ушаков (1 мес.), В. М. Мисюрев (1 мес.), М. М. Соколовский (1 мес.), причем Иванов был назначен общим руководителем путевой практики, Ушаков – построечной, а остальные – общестроительной[1].

По имеющейся у нас информации производственная практика слушателей НИВИТа в 1938 г. прошла лучше, чем в предыдущие годы. Так, по факультету «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» 32,3 % слушателей закончили практику с оценкой «отлично», 36,7 % – «хорошо» и 23,6 % – «удовлетворительно». Из общего числа слушателей, работавших на практике, 51 чел. работал на штатных должностях: бригадирами, техниками, инженерами, начальниками цехов и колон. Средняя оценка по этому факультету – 4. Неудовлетворительных оценок нет[2]. Планы и программы практики по всем курсам в основном были выполнены.

Однако анализ итогов производственной практики 1938 г. выявил ряд факторов, снижающих качество и эффективность этой работы. И прежде всего, в очередной раз в институте констатировали, что кафедры специальных дисциплин самоустранились от организации, от методического и практического руководства производственной практикой. Как и в прошлые годы, отсутствовало руководство со стороны местных начальников и инженерно-технических работников, вновь не было должного контроля за ходом практики. Была зафиксирована недооценка значения отчетов как со стороны самих студентов, так и со стороны руководителей практики. Из отчетов и бесед о производственной практике установили, что вопросам планирования, организации труда, нормативам, механизации и организационному построению производства в институте уделялось мало внимания. В качестве серьезного недостатка было отмечено, что «проходившие производственную практику на Дальнем Востоке руководством не были обслужены за недостатком преподавателей, что в целом отрицательно отразилось на качестве практики»[3].

Производственная практика 1939 г. полностью базировалась на опыте предыдущих лет. Студенты-практиканты факультета «Движение и грузовая работа» были распределены на крупнейшие станции железных дорог Сибири и Урала, большую часть студентов факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» направили на комсомольскую стройку третьей пятилетки – строительство железнодорожной линии Акмолинск – Карталы[4]. Накануне отъезда слушателей факультета «Движение и грузовая работа» на практику заместитель начальника факультета Н. И. Астафьев писал, что «около двухсот человек, вооруженных теорией, хорошо знающих правила технической эксплуатации и важнейшие приказы наркома, поедут на производство – на стан-

[1] Отчет о работе Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта за 1938/39 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 13 об.

[2] *Штырляев В.* К итогам производственной практики за 1937/38 учеб. г. по факультету «Постройка железных дорог и путевое хозяйство» // Кадры – транспорту. 1939. № 20 (237). 26 апр.

[3] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 13 об.

[4] Провести производственную практику на отлично // Кадры – транспорту. 1939. № 24 (241). 26 мая.

ции, в депо, на вагонные участки для проверки и закрепления знаний, полученных в институте при изучении специальных дисциплин»[1]. В этой же статье он напомнил типичные ошибки и недостатки прошлых лет, на которые надо обратить внимание организаторам практики и слушателям. В первую очередь, критические замечания адресовались начальникам кафедр специальных дисциплин, которые в прошлом году «самоустранились от этой работы и сдали ее на факультеты». Вновь высказывались претензии в адрес начальников и другого командного состава на производстве, которые зачастую не выделяют или выделяют менее квалифицированные кадры, «которые не могут дать правильного направления студентам при прохождении производственной практики». Слушателям напоминалось о своевременной явке (без опозданий) на практику, обязательности выполнения всей программы, необходимости проведения массово-политической работы на производстве, качестве будущих отчетов по практике.

В газете «Кадры – транспорту» за 1939 г. опубликовано более десятка статей о производственной практике текущего года. Слушатели III курса факультета «Движение и грузовая работа» писали о первой в своей жизни практике в Новосибирском депо: «Нас в депо уже ждали и приняли с радостью. Для руководства практикой нам закрепили инженера депо тов. Шурыгина, который нас обстоятельно проинструктировал и познакомил с бригадами, где мы и приступили к работе»[2]. Преподаватель П. Я. Рыжков поделился впечатлениями и основными итогами практики слушателей IV курса специальности «Путь» на дороге имени Л. М. Кагановича, Пермской и Восточно-Сибирской железных дорогах. Он отметил добросовестное отношение и творческий подход в решении поставленных задач слушателями. Зажигиным и И. Пыстиным (группа 402), отличные результаты работы В. Колесникова и Л. Исакова (группа 401)[3]. Руководитель практики Г. А. Попов писал, что в будущем году институту «надо отказаться от некоторых мест как не соответствующих по своей технической вооруженности, например, Абаканской ветки и т. д.»[4]. По его мнению, практику «преимущественно нужно проходить на магистральных линиях, дистанциях, машинно-путевых станциях». Он предложил уменьшить количество объектов практики и посылать слушателей на дистанцию группами по три–четыре человека. По результатам защиты пройденной производственной практики IV курс факультета «Движение и грузовая работа» получил следующие оценки: «отлично» – 46,5 %, «хорошо» – 46,5 %, «посредственно» – 7 %. Ни одного плохого отзыва с производства не было[5].

Но больше всего информации осталось от слушателей V курса факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» с практики на строительстве железной дороги Акмолинск – Карталы. Это крупнейшая комсомольская стройка третьей пятилетки, железнодорожная магистраль протяженностью 806 км, которая напрямую связывала карагандинский уголь с Магнитогорским металлургическим комбинатом. Секретарь кустовой комсомольской организации

---

[1] *Астафьев Н*. Накануне производственной практики // Кадры – транспорту. 1939. № 27 (244). 25 авг.

[2] *Гостев*. Наша первая практика // Кадры – транспорту. 1939. № 32 (249). 24 сент.

[3] *Рыжков*. Отличные образцы практики // Кадры – транспорту. 1939. № 28 (245). 1 сен.

[4] *Попов*. С производственной практики // Кадры – транспорту. 1939. № 44 (261). 10 дек.

[5] Там же.

Пылев докладывал, что «в ходе практики нам пришлось встретиться с новой организацией постройки как дороги в целом, так и отдельных объектов, основанных на методах скоростного строительства. Крупнейшая магистраль должна быть построена в этом году, хотя строительство началось в основном в апреле – мае этого же года. Перевыполняя производственные задания слушатели оставили хорошую репутацию о нашем институте и о его командно-профессорско-преподавательском составе»[1]. За ударный труд на строительстве новой железнодорожной магистрали слушатели Бондаренко, Самохвалов были представлены к награде наркома путей сообщения, многие премированы и получили хорошие отзывы о своей работе.

Слушатель группы 601 А. Алексеев писал, что 15 дипломников, будущих строителей железных дорог, работали мастерами на пятом строительном участке магистрали Акмолинск – Карталы. «Возведение насыпи производилось из резервов грейдер-элеваторами с возкой грунта в насыпь автосамосвалами. Грейдер-элеваторы завода "Дормашина" марки ЭМ, выпуска 1939 г., впервые применялись на строительстве железных дорог. Нам пришлось быть пионерами их освоения»[2]. Во время практики слушатели НИВИТа стали инициаторами соревнования среди агрегатов. 18 июля был установлен всесоюзный рекорд – 265 % планового задания. За 9 ч работы первая смена выработала грейдер-элеватором 3 100 м^3 и перевезла все это самосвалами (при норме 1 170 м^3). В этот же день, под руководством начальника объекта – дипломника Першина, был достигнут небывалый рекорд производительности экскаватора ЛК-А – 800 м^3 за 10 ч работы (при норме 320 м^3). Будущий выпускник А. Алексеев написал: «…несмотря на огромную производственную загруженность, мы смогли собрать ценный материал по дипломному проектированию. На основе этих материалов мною подготовлена статья научно-исследовательского порядка "Грейдер-элеваторы и их работа"»[3]. Впервые высокая оценка прозвучала и в адрес руководителей практики – преподавателей кафедры «Строительное производство» М. К. Вериго и А. А. Ушакова.

Производственная практика 1940 г. готовилась уже по ранее разработанному сценарию. Слушатели факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» вновь проходили практику на крупнейших стройках железнодорожных линий, на дорогах Сибири, Урала и Дальнего Востока. Среди третьекурсников особенно отличились слушатели, работавшие на Омском строительном участке: Л. Дановский, М. Ефимов, А. Мелихов, Б. Мирошник, П. Зайцев. Помимо непосредственной производственной работы они «провели большую массовую работу по проведению в жизнь постановления правительства об укреплении трудовой дисциплины»[4].

Четвертый курс будущих путейцев проходил практику по реконструкции, ремонту и текущему содержанию пути. В характеристиках о работе практикантов, данных начальниками дистанций службы пути, отмечается хорошая теоретическая подготовка, техническая грамотность, инициатива и настойчивость бу-

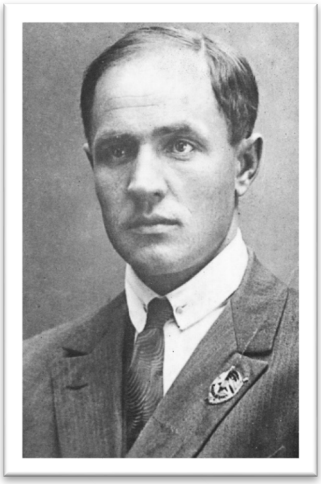
[1] *Пылев*. Высокие образцы работы // Кадры – транспорту. 1939. № 29 (246). 5 сент.

[2] *Алексеев А. А*. Дипломники на стройке линии Акмолинск – Карталы // Кадры – транспорту. 1939. № 38 (255). 15 нояб.

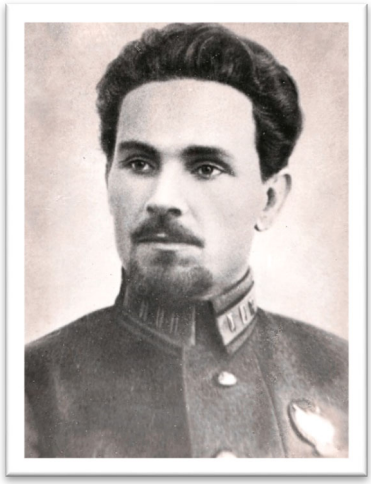
[3] Там же.

[4] На производстве // Кадры – транспорту. 1940. № 36 (300). 23 окт.

Первые руководители (начальники) НИВИТа



Пропастин
Сергей Емельянович
Директор НоПИИТа – начальник НИВИТа
с 3 апреля 1932 г. по 15 января 1936 г.



Шишковский
Владимир Михайлович
Исполняющий обязанности начальника НИВИТа
с 15 января по 12 августа 1936 г.



Матвеев
Николай Иванович
Начальник НИВИТа с 13 августа 1936 г.
по 27 января 1941 г.

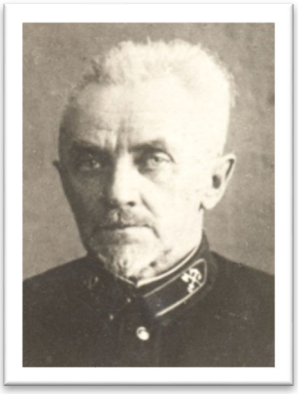


Комаров
Леонид Федорович
Исполняющий обязанности начальника НИВИТа
с 27 января по 12 мая 1941 г.



Руководство НИВИТа. Фото из альбома выпускника 1941 г. Л. М. Исакова

Ученые-педагоги, первые профессора НоПИИТа – НИВИТа



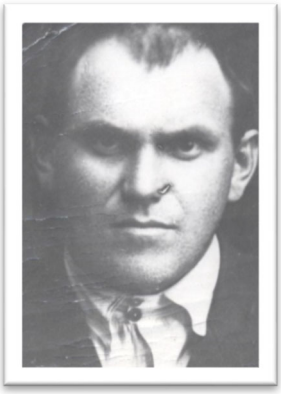
Введенский Сергей Арсеньевич
(1932–1936 гг.)



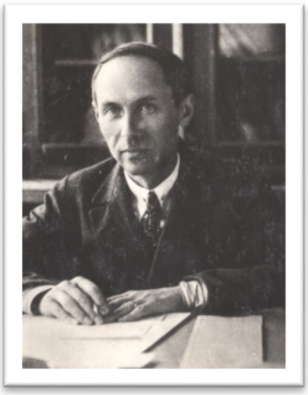
Еврейсков Владимир Евгеньевич
(1932–1960 гг.)



Завадский Владимир Маврикиевич
(1932 – февраль 1938 г.)



Андреев Кронид Илларионович
(1932–1938 гг.)

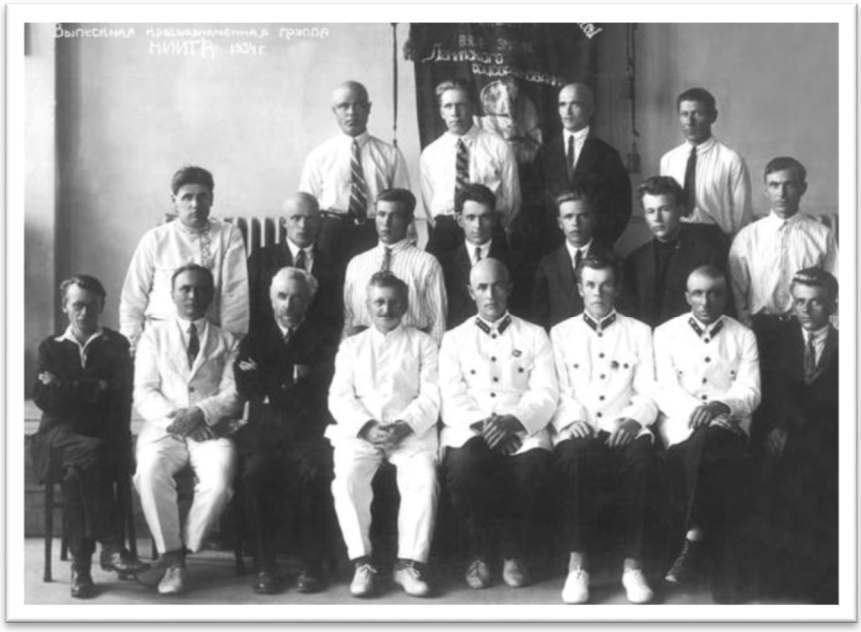


Прибытков Алексей Иванович
(1932–1935 гг.)



Рейн Александр Оскарович
(1932 – апрель 1938 г.)

Профессорско-преподавательский состав НИВИТа



В первом ряду слева направо: преп. А. А. Савелов, проф. В. Е. Еврейсков, проф. С. А. Введенский, проф. В. М. Завадский, ректор института С. Е. Пропастин, зам. ректора по учебной части М. М. Половкин (июнь 1934 г.)



Фотография из альбома выпускника НИВИТа Л. М. Исакова (июнь 1941 г.)

Лучшие учебные группы в истории НИВИТа



Группа 602 факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство».
Выпуск 1938 г.



Группа 602 факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство».
Выпуск 1941 г.

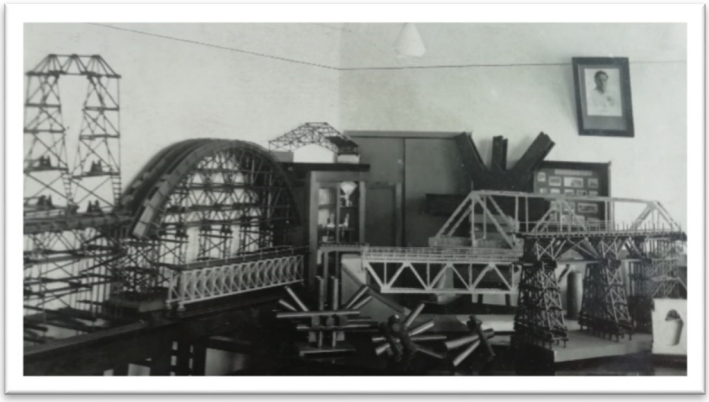
Учебно-материальная база НИВИТа



Первый в институте кабинет кафедры «Геодезия»



Кабинет кафедры «Железнодорожный путь»



Кабинет кафедры «Мосты»



Кабинет кафедры «Строительное производство»



Лаборатория кафедры «Электротехника»



Лаборатория испытания материалов



Кабинет кафедры «Основы марксизма-ленинизма»



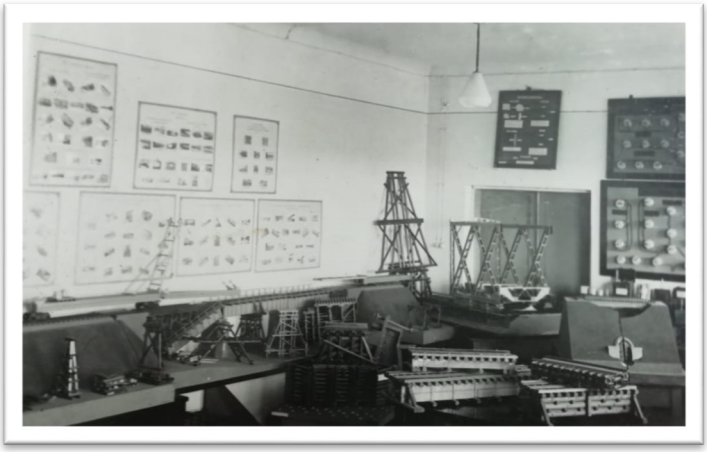
Парткабинет



Лаборатория СЦБ и связи



Лаборатория СЦБ и связи



Кабинет военной кафедры



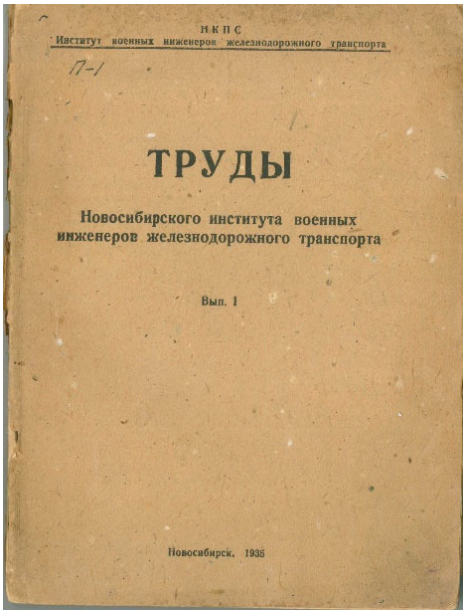
Кабинет химии





Выставка дипломных работ выпускников факультета
«Здания на железнодорожном транспорте»

Научно-исследовательская работа


НКПС
Институт военных инженеров железнодорожного транспорта

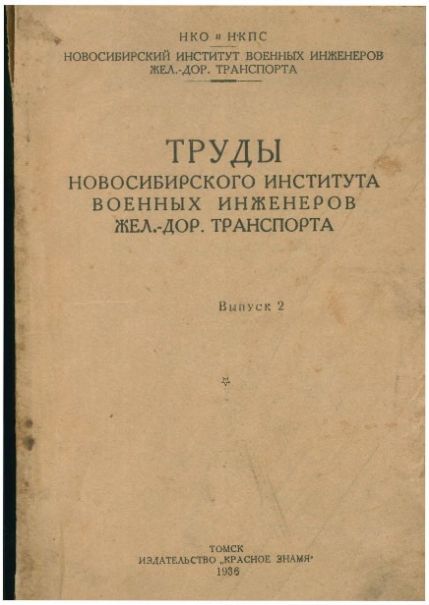
ТРУДЫ

Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта

Вып. 1

Новосибирск. 1935

Труды НИВИТа.
Вып. 1 (1935 г.)

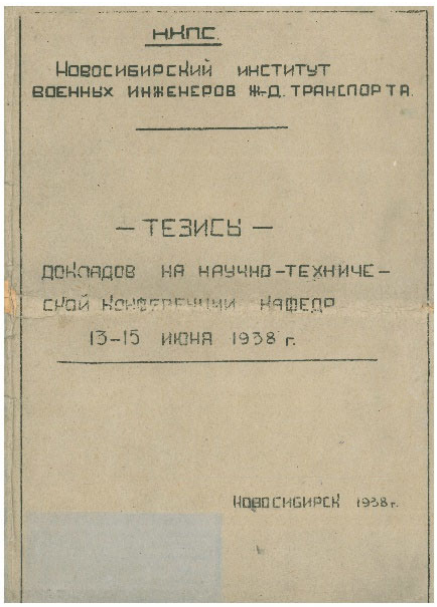

НКО и НКПС
НОВОСИБИРСКИЙ ИНСТИТУТ ВОЕННЫХ ИНЖЕНЕРОВ ЖЕЛ.-ДОР. ТРАНСПОРТА

ТРУДЫ
НОВОСИБИРСКОГО ИНСТИТУТА ВОЕННЫХ ИНЖЕНЕРОВ ЖЕЛ.-ДОР. ТРАНСПОРТА

Выпуск 2

ТОМСК
ИЗДАТЕЛЬСТВО „КРАСНОЕ ЗНАМЯ"
1936

Труды НИВИТа.
Вып. 2 (1936 г.)


НКПС
Новосибирский институт военных инженеров Ж-Д. транспорта

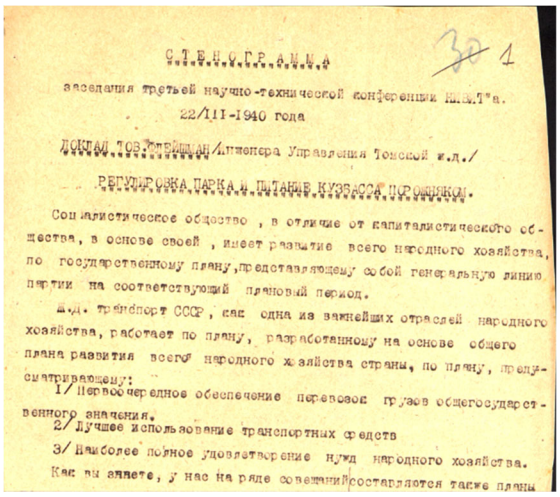
— ТЕЗИСЫ —

докладов на научно-технической конференции кафедр

13-15 июня 1938 г.

Новосибирск 1938 г.

Тезисы первой научно-технической конференции кафедр НИВИТа
(июнь 1938 г.)


С Т Е Н О Г Р А М М А

заседания третьей научно-технической конференции НИВТа.
22/III-1940 года

ДОКЛАД тов. ГРЕЙДАН /инженера Управления Томской ж.д./

РЕГУЛИРОВКА ПАРКА И ПУТАНИЯ КУЗБАССА ПРОДУКЦИИ.

Социалистическое общество , в отличие от капиталистического общества, в основе своей , имеет развитие всего народного хозяйства, по государственному плану, представляющему собой генеральную линию партии на соответствующий плановый период.

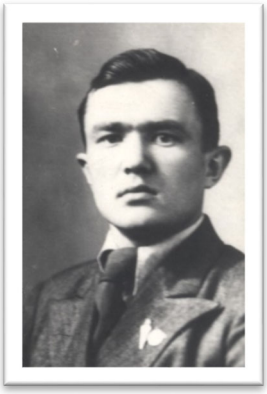
Ж.д. транспорт СССР, как одна из важнейших отраслей народного хозяйства, работает по плану, разработанному на основе общего плана развития всего народного хозяйства страны, по плану, предусматривающему:

1/ Первоочередное обеспечение перевозок грузов общегосударственного значения.
2/ Лучшее использование транспортных средств
3/ Наиболее полное удовлетворение нужд народного хозяйства.

Как вы знаете, у нас на ряде совещаний составляются также планы

Стенограмма заседания третьей научно-технической конференции НИВИТа
(22 марта 1940 г.)

Комсомольский актив института



Алексеев Алексей
Выпускник НИВИТа 1940 г.



Алексеев Анатолий
Секретарь комитета комсомола факультета «Путь»



Савинов Иван
Секретарь комитета комсомола (1936 г.)



Рыжев Павел
Секретарь комитета комсомола (1937 г.)



Полянский Иван
Секретарь комитета комсомола (1938–1939 гг.)



Танин Николай
Секретарь комитета комсомола (1940–1941 гг.)

Спортивная слава и гордость НИВИТа



Фролов И. Г.
Абсолютный чемпион НКПС по лыжам
(1939–1940 гг.)



Пыстин И. В.
Чемпион ЦС «Локомотив» по лыжам
(февраль1941 г.)



Синкин П. А.
Чемпион города Новосибирска по легкой атлетике
(бег на 1 000, 5 000 м), призер
наркоматовских соревнований (1938 г.)



Шахматов В. Н.
Член комитета комсомола, чемпион
наркоматовских соревнований
по стрельбе (1939–1940 гг.)



Алексеев Е. П.
Командир высокогорных переходов
на Чуйские Альпы, Бийск – Семипалатинск



Феденев Г. С.
Руководитель-тренер институтской группы
школы пилотов

Оборонно-массовая работа в вузе





Кружок (школа) пилотов



В тире



На полигоне





Агитпоездка

Военно-полевые сборы слушателей НИВИТа (юргинские лагеря)



Утро в лагере. Подъем!





Постановка учебно-боевой задачи подразделениям



Тактические занятия



Подготовка к стрельбам

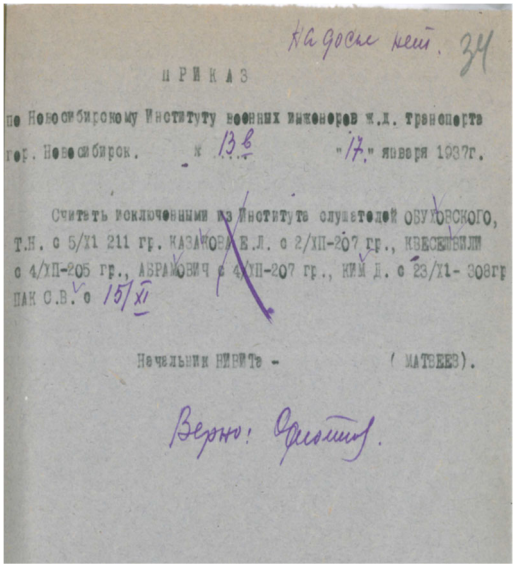


Стенгазета про лагерную жизнь

НИВИТ в годы политических репрессий



Учебный корпус НИВИТа (1938 г.)



ПРИКАЗ

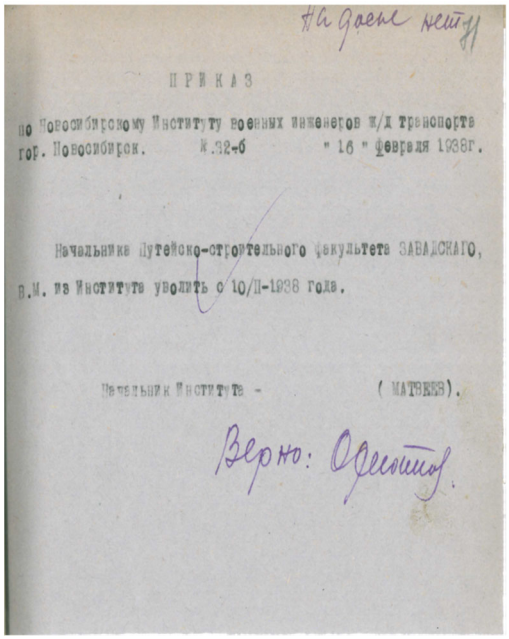
по Новосибирскому Институту военных инженеров ж.д. транспорта
гор. Новосибирск. № 13в "17." января 1937г.

Считать исключенными из Института слушателей ОБУХОВСКОГО, Т.Н. с 5/XI 211 гр. КАЗАНОВА Е.Л. с 2/XII-207 гр., КВЕСЕЛИАНИ с 4/XII-205 гр., АБРАМОВИЧ с 4/XII-207 гр., КИМ Д. с 23/XI- 308гр ПАК С.В. с 15/XI

Начальник НИВИТа - (МАТВЕЕВ).

Верно: Одесит.

Первый приказ об увольнении слушателей по представлению органов НКВД (1937 г.)



ПРИКАЗ

по Новосибирскому Институту военных инженеров ж/д транспорта
гор. Новосибирск. №32-б "16" февраля 1938г.

Начальника путейско-строительного факультета ЗАВАДСКАГО, В.М. из Института уволить с 10/II-1938 года.

Начальник Института - (МАТВЕЕВ).

Верно: Одесит.

Копия приказа по НИВИТу от 16 февраля 1938 г. об увольнении начальника факультета В. М. Завадского



ГОР.НОВОСИБИРСК – ТОМСКАЯ ЖЕЛ.ДОР. 1-я категория

1. БАЛДИН Прокопий Дмитриевич
2. БОГДАНОВ Семен Сидорович
3. ВАЛЯЕВ Леонид Николаевич
4. ВОЛКОВ Анатолий Александрович
5. ГУСЕВ Николай Васильевич
6. ЕЛИСЕЕВ Николай Яковлевич
7. ЗАВАДСКИЙ Владимир Маврикиевич
8. ИЛЬИН Николай Васильевич
9. КАЛИНИЧЕВ Григорий Александрович
10. КОВРОВ Григорий Петрович
11. МАГДИН Николай Александрович
12. МАТВЕЕВ Александр Васильевич
13. НОСОВ Иннокентий Алексеевич
14. ПОЛИПОВ Иван Петрович
15. РАДКЕВИЧ Николай Александрович
16. ТАРАСОВ Георгий Михайлович
17. ТУРОВ Исаак Соломонович
18. ШАМАТОВИЧ Витольд Иванович

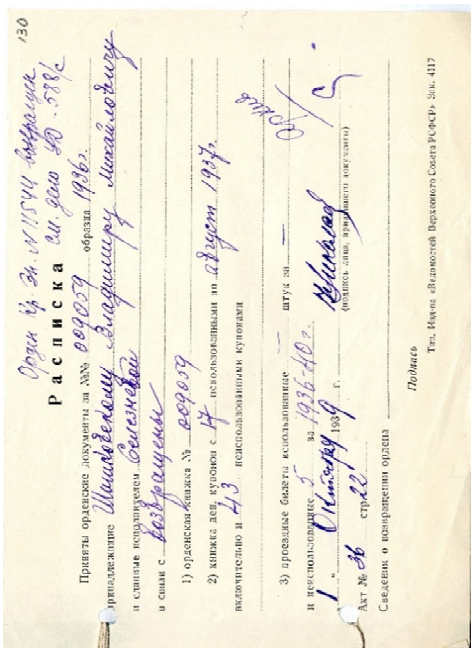
НАЧАЛЬНИК 1-го СПЕЦИАЛЬНОГО ОТДЕЛА НКВД СССР
СТАРШИЙ МАЙОР ГОСУДАРСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
(ШАПИРО)

Список арестованных органами НКВД (АП РФ. Оп. 24. Д. 418. Л. 233)



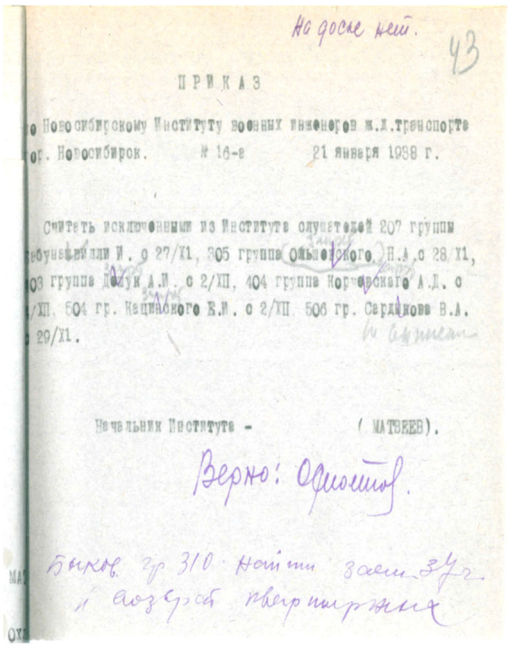
1. Награжден
ОРДЕНОМ „КРАСНОЕ ЗНАМ...
№ орден а 11544
2. Имеет право, начиная с 1 - V - 1930,
на получение орденских денежных выдач
и на другие льготы и преимущества,
согласно общему положению об орденах
Союза ССР.
3. Книжка бессрочная.
Секретарь Центрального
Исполнительного Комитета
Союза ССР
№ 009059
„ 4 „ Июня 1936 г.

Орденская книжка
В. М. Шишковского, изъятая
при аресте 05.11.1937



130
Расписка
Приняты орденские документы за № 009059 образца 1936 г.
принадлежащие Шишковскому Владимиру Михайловичу
и сданные исполнителем Бессмертных
и сняты с Кавалерского № 009059
1) орденская книжка № 009059
2) книжка для купонов с 47 использованными по август 1937
включительно и 2/3 неиспользованных купонов
3) проездные билеты использованные — штук за —
и неиспользованные — за 1936 год
1 „ Октября 1939 г.
(подпись лица, принявшего документы)
Акт № 16 стр. 21
Сведения о возвращении ордена
Подпись
Тип. Изд-ва «Известий Верховного Совета РСФСР» Зак. 4117

Опись документов и наград, изъятых
при аресте В. М. Шишковского



На доске нет. 43

ПРИКАЗ

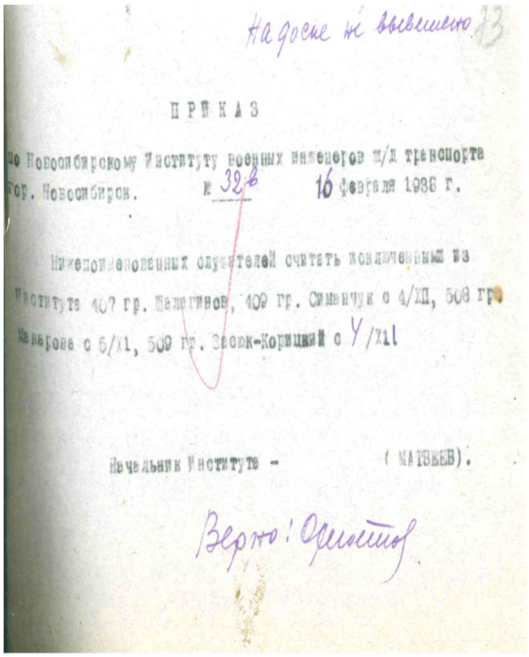
о Новосибирскому Институту военных инженеров ж.д.транспорта
ог. Новосибирск. № 16-с 21 января 1938 г.

Считать исключенными из Института слушателей 207 группы
обучавшейся И. с 27/XI, 305 группы Оньшенского П.А. с 28/XI,
03 группы Лобуна А.Л. с 2/XII, 404 группы Корчебокого А.Д. с
/XII, 504 гр. Кацнельсона К.Л. с 2/XII 506 гр. Сардинова В.А.
29/11.

Начальник Института - (МАТВЕЕВ).

Верно: Одинцов.

Быков гр 310 найти зачем ЗУ г.
и возврат документов



На доске не вывешено 43

ПРИКАЗ

по Новосибирскому Институту военных инженеров ж/д транспорта
ор. Новосибирск. № 32в 16 февраля 1938 г.

Нижеперечисленных слушателей считать исключенными из
Института 407 гр. Шапигинов, 409 гр. Сименчук с 4/XII, 508 гр
Макаров с 5/11, 509 гр. Звонк-Корицкий с 4/11

Начальник Института - (МАТВЕЕВ).

Верно: Одинцов.

Копии приказов по НИВИТу об отчислении студентов, арестованных органами НКВД
(январь, февраль 1938 г.)

После учебных занятий



Артисты агитбригады НИВИТа перед выступлением. 1938 г.



В ларьке учебного корпуса



Слушатели НИВИТа на посадке картофеля



Выпуск полевой стенгазеты

Строительство капитальных объектов НИВИТа



Общий вид первого учебного корпуса НИВИТа



Строительство второго (главного) корпуса НИВИТа



Общая панорама зданий НИВИТа, построенных в довоенный период



Библиотека, столовая и клуб





Слушатели НИВИТа на строительстве объектов института

История нашего вуза в первых печатных изданиях


Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

КАДРЫ ТРАНСПОРТУ

№ 5
5 января 1933 г.
Газета—шестидневка.

Орган ВТУЗбюро ВКП(б), ВЛКСМ, профкома и дирекции Новосибирского Путейско—Строительного Института Инженеров Транспорта.

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Кадры транспорту

Орган парткома ВКП(б), ВТУЗбюро ВЛКСМ, профкома и дирекции НИВИТ

№ 21 (115) 6 сентября 1935 г. г. Новосибирск

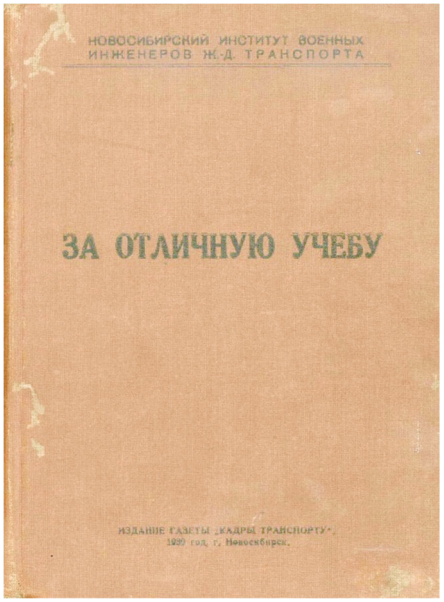
ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

КАДРЫ ТРАНСПОРТУ

№ 23 (332)
СРЕДА
25
ИЮНЯ
1941 года

ОРГАН ПАРТБЮРО КОМАНДОВАНИЯ, ПРОФКОМА и МЕСТКОМА НИВИТ

Институтская газета «Кадры – транспорту»
(декабрь 1932 – июль 1941 г.)


НОВОСИБИРСКИЙ ИНСТИТУТ ВОЕННЫХ ИНЖЕНЕРОВ Ж-Д ТРАНСПОРТА

ЗА ОТЛИЧНУЮ УЧЕБУ

ИЗДАНИЕ ГАЗЕТЫ «КАДРЫ ТРАНСПОРТУ»
1939 год, г. Новосибирск.

Сборник «За отличную учебу»
(1938–1939 гг.)


МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ УЧЕБНЫМИ ЗАВЕДЕНИЯМИ

НОВОСИБИРСКИЙ ИНСТИТУТ ВОЕННЫХ ИНЖЕНЕРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

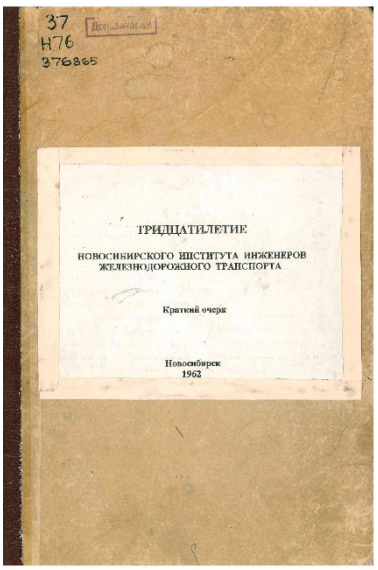
XX

1932 1952

ШКОЛА КОМАНДИРОВ ТРАНСПОРТА

ЮБИЛЕЙНЫЙ СБОРНИК

Первый юбилейный сборник
(1952 г.)


37
Н76
376865

ТРИДЦАТИЛЕТИЕ

НОВОСИБИРСКОГО ИНСТИТУТА ИНЖЕНЕРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Краткий очерк

Новосибирск
1962

Первый очерк по истории института
(1962 г.)

дущих инженеров-путейцев. Группа слушателей в составе И. Радченко, Г. Бычкова, И. Князева, А. Лимонского, К. Мельчакова и других параллельно с практикой провела большую работу по изучению причин, вызывающих болезнь пути на отдельных участках Томской железной дороги[1]. Вот что рассказывал о своей производственной практике слушатель группы 404 Г. Иванов: «Нас, шесть человек, послали на практику в распоряжение руководителей первого диспетчерского участка станции Тогучин. Бригада рабочих, куда меня направили, работала плохо, выполняла план на 70–80 %. Стал искать причину отставания. Оказалось, что для стахановской работы не созданы соответствующие условия, организация труда слабая. Этой работой и пришлось заняться в первую очередь. Создали профорганизацию, стали налаживать социалистическое соревнование, организовали выпуск стенгазеты и доску показателей. Эти же самые люди в новых условиях стали выполнять производственное задание на 200–250 %»[2].

Преддипломная производственная практика слушателей V курса была проведена на строительстве новых железнодорожных линий: Акмолинск – Карталы, Орск – Кандагач, на путях Омск – Пермь и на изыскании железнодорожных линий Дальнего Востока. Большинство практикантов работали на штатных должностях. За проявленную инициативу в деле быстрого освоения новых технологических процессов и организацию стахановских методов труда многие слушатели НИВИТа получили поощрение в виде благодарностей и премий. Среди особо отличившихся на производственной практике были названы фамилии слушателей В. Колесникова, Е. Ботвина, В. Подоплелова, И. Кошева, И. Логинова, В. Голубовского, А. Егорова, Г. Иванова, П. Прокуратова, Е. Титаева, И. Родика.

Слушатели факультета «Движение и грузовая работа» производственную практику 1940 г. закончили со следующими показателями: «отлично» – 57,3 %, «хорошо» – 24,6 %, «посредственно» – 14,8 %, «неудовлетворительно» – 3,3 %. Их практика запечатлена в ряде публикаций газеты «Кадры – транспорту», среди которых определенный интерес представляют статьи слушателя III курса И. Эзроха «Соревнование помогает глубже осваивать производственную практику» и комсорга V курса А. Яковлева «Производственной практикой нужно руководить»[3]. Наряду с явными успехами большинства слушателей в деле освоения новых производств и технологий, овладением практических знаний, авторы публикаций обратили внимание на недостатки. Например, А. Яковлев прямо написал, что «руководство практикой со стороны работников дорог остается лишь в договорах. Слабым было руководство практикой и со стороны факультета. Прикрепленные к дорогам руководители не давали надлежащих указаний слушателям, не интересовались тем, как у них идет работа, что мешает нормальному прохождению практики»[4]. Нелестная характеристика была дана конкретным руководителям практики – преподавателю кафедры «Организация движения и грузовая работа» О. Я. Честных, старшему преподавателю общевойсковой кафедры

[1] На производстве // Кадры – транспорту. 1940. № 36 (300). 23 окт.

[2] *Иванов*. Первая производственная практика // Кадры – транспорту. 1940. № 36 (300). 23 окт.

[3] *Эзрох И*. Соревнование помогает глубже осваивать производственную практику // Кадры – транспорту. 1940. № 36 (300). 23 окт. ; *Яковлев А*. Производственной практикой нужно руководить // Кадры – транспорту. 1940. № 42 (306). 1 дек.

[4] *Яковлев А*. Производственной практикой нужно руководить // Кадры – транспорту. 1940. № 42 (306). 1 дек.

И. И. Большакову. Но в целом по вопросам организации и проведения производственной практики 1939/40 учеб. г. со стороны вышестоящих органов к НИВИТу претензий не было. Это подтвердилось на отчете начальника института на оперативном совещании ЦУУЗа НКПС 18 декабря 1940 г. В план мероприятий по ликвидации недостатков в работе вуза, отмеченных в Постановлении ЦУУЗа НКПС от 18 ноября 1940 г., в части организации и проведения практики был внесен всего один пункт: «8. Начальнику учебной части, начальникам факультетов к 15 марта проверить выполнение решений Совета института о производственной практике. К этому же сроку подобрать руководителей по производственной практике»[1]. В новогоднем обращении начальник института Н. И. Матвеев писал: «Многие наши слушатели отлично провели производственную практику. Отличник V курса факультета "Путь" тов. Кошелев по-стахановски работал на строительстве линии Акмолинск – Карталы, за что получил высшую похвалу»[2].

В майских приказах 1941 г. слушатели факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» распределялись на производственную практику (с 1 июня по 1 августа) на железные дороги Сибири, Урала и Дальнего Востока, направлялись в распоряжение строительных трестов Новосибирской, Омской, Алтайской областей[3]. Слушатели факультета «Движение и грузовая работа», после месячного каникулярного отпуска, должны были выйти на производственную практику на объекты Томской, Омской, Красноярской, Восточно-Сибирской железных дорог с 1 августа 1941 г.[4]

Но начавшаяся война заставила внести существенные коррективы в планы руководства и слушателей вуза. К концу июня 1941 г. все слушатели НИВИТа досрочно вернулись с практики в стены родного института.

[1] Приказ по НИВИТу № 420 от 30.12.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 4 об.

[2] *Матвеев Н*. За отличную работу в 1941 году // Кадры – транспорту. 1941. № 1 (310). 1 янв.

[3] Приказ по НИВИТу № 152 от 21.05.1941 // Архив НИИЖТа (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 225–227 ; Приказ по НИВИТу № 161 от 26.05.1941 // Архив НИИЖТа (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 314–315.

[4] Приказ по НИВИТу № 166 от 29.05.1941 // Архив НИИЖТа (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 208.

ГЛАВА 5
Становление научно-исследовательской работы в НИВИТе

Отдельные аспекты становления и развития научно-исследовательской работы в НИВИТе нашли отражение в юбилейных сборниках, посвященных истории вуза. Но до сих пор нет ни одной научной работы, в которой бы системно и комплексно раскрывалась эта важная и актуальная тема.

В отчете института за 1934/35 учеб. г. записано, что научно-исследовательская работа стала разворачиваться в вузе по-настоящему с января 1935 г., т. е. с того момента, когда институт начал приобретать оборудование учебных лабораторий и, главным образом, с того момента, когда было получено лабораторное оборудование от Иркутского транспортного института и от бывшего Сибирского филиала Центрального научно-исследовательского института транспортного строительства[1]. От СибЦИСа институту передали мерзлотно-грунтовую лабораторию во главе с геофизиком В. Г. Петровым; мостоиспытательную станцию, имеющую оборудованный вагон и производящую обследования и испытания мостов; группу стока и мостовой гидрологии, оказывающую большую помощь железным дорогам Сибири и Дальнего Востока в обследовании и изучении регуляции сооружений и режима рек.

В план научно-исследовательской работы НИВИТа 1935 г. были включены как бюджетные темы, так и договорные работы. Среди хоздоговорных работ на первом месте стояли заказы Томской железной дороги – на 146 300 р., Сибстройпути – 82 100 р., Экскаваторного треста – 9 000 р., Восточно-Сибирской и Уссурийской железных дорог – по 8 000 р., Забайкальской железной дороги – 6 000 р. Кредиты Центрального отдела подготовки кадров НКПС для научно-исследовательской работы научных сотрудников кафедр были определены в размере 200 000 р.[2]

В целом же можно констатировать, что в «стартовом» 1934/35 учеб. г. большинство кафедр НИВИТа фактически не занимались научно-исследовательской работой. Руководство вуза прекрасно понимало, что, с одной стороны, заказы железных дорог Сибири и Дальневосточного региона во много раз превышают бюджетные кредиты и подлежат выполнению в первоочередном порядке; с другой стороны, эти работы являются заказами на обследования и испытания и, по сути дела, реально не соответствуют критериям научно-исследовательских работ. В таких условиях сотрудники НИВИТа вынуждены были попутно использовать подходящие данные и материалы практических обследований и испытаний для своих научных интересов.

Научно-исследовательская работа НИВИТа сосредотачивалась на профильных кафедрах. Работу в этой области координировал научно-исследовательский сектор, находившийся под началом начальника учебной части НИВИТа. Среди профильных кафедр по научно-исследовательской работе заметно выделялась кафедра «Изыскания», на которой под руководством проф.

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 12.
[2] Там же. Л. 12 об.

В. Е. Еврейскова было закончено исследование и подготовлена к печати научная работа «Оползни Батракского косогора и борьба с ними», а также запланировано издать в Томске брошюру «Поверка тяговых двигателей на нагревание»[1]. В порядке соревнования с кафедрой «Эксплуатация» проф. В. Е. Еврейсков закончил работу «Оползни в Нижнем Новгороде», которую намеревался издать во втором выпуске «Известий НИВИТа». В этот же номер была заявлена и статья доц. Н. Ф. Козулина «Организация экскаваторных работ». В текущем году Николай Федорович завершил работу «Курс организации строительных работ» и послал ее для издания в ЦУПКадр НКПС. На кафедре в течение года выполнялась коллективная работа – написание пособия по проектированию железных дорог (под руководством В. Е. Еврейскова)[2].

Информацию о состоянии научно-исследовательской работы кафедр НИВИТа на начало 1935 г. также можно получить из отчетов институтских кафедр в газете «Кадры – транспорту». Самой «продвинутой» кафедрой в части организации и проведения научно-исследовательской работы оказалась кафедра «Инженерная геология и петрография» (завкафедрой В. Г. Петров). Кафедра представляла только что оформившуюся структурную единицу, организованную на базе бывшего кабинета инженерной геологии и петрографии НИВИТа, а также грунтовой и почвенно-мерзлотной лаборатории СибЦИСа. В план своей работы на 1934/35 учеб. г. кафедра включила пункты о продолжении работ над темами «Исследование механических свойств мерзлотных грунтов», «Опыты определения силы давления на наледях», определенными еще в СибЦИСе, а также о проведении опытов по определению изменчивости сопротивления промороженных грунтов (проф. В. Г. Петров), о разработке новой темы «Пучины на железных дорогах» (проф. С. А. Введенский). На кафедре запланировали подготовить пособие «Вечная мерзлота и строительство на ней» (В. Г. Петров, Я. М. Пекарский)[3].

В феврале 1935 г. под рубрикой «Проверим соцдоговора кафедр» напечатаны результаты проверки двух подразделений. На кафедре «Проектирование железных дорог» (завкафедрой В. Е. Еврейсков) все сотрудники работают над подготовкой курса проектирования железных дорог, кроме того, «каждый научный работник работает над собственной книгой. Выпуск трудов намечен в конце учебного года». В то же время на кафедре «Перевозочная эксплуатация»[4] (завкафедрой Э. И. Сафраган) научно-исследовательская работа не развернута[5].

Слабый уровень научно-исследовательской работы вуза руководство института связывало, с одной стороны, с тем, что в институте не было соответствующих квалифицированных кадров (всего один кандидат наук), под руководством которых, как писалось в годовом отчете, «можно было бы учиться и расти»; с другой стороны, с отсутствием средств на научные командировки. Как и в предыдущем году, на эти нужды ЦОПКадр «не отпустил институту ни одной копейки»[6].

Одним из факторов, который тормозил развитие научно-исследовательской работы вузов, было отсутствие в Новосибирске вузовского издательства.

---

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 12 об.
[2] Там же. Л. 14.
[3] Кадры – транспорту. 1934. № 11–12 (79–80). 7 нояб.
[4] В апреле 1936 г. кафедра получит новое название – «Эксплуатация железных дорог».
[5] Кадры – транспорту. 1935. № 8 (101). 23 февр.
[6] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 3 об.

«У нас же, при наличии целого научно-исследовательского сектора, значительного количества научных работников, – писал автор Мельников, – за два с половиной года нашего существования не издано ни одной работы». Проф. В. Е. Еврейсков высказывался, что «отсутствие втузиздательства и вообще издательства при институте срывает всю научно-исследовательскую и учебно-вспомогательную работу, так как всем «приходится распыляться и работать на несколько разных издательств»[1].

В марте 1935 г. коллектив НИВИТа включился в третий тур Всесоюзного социалистического соревнования вузов и втузов. По научно-исследовательской работе институтом были приняты следующие обязательства: «Добиться систематического проведения плана научно-исследовательской работы на кафедрах, создавая надлежащие для этого условия (обеспечение средствами, обеспечение литературой, обеспечение временем) и привлекая слушателей для разработки отдельных вопросов научно-исследовательской темы (отв. – Н. Ф. Козулин); организовать не менее четырех научных производственных командировок внутри СССР для профессорско-преподавательского состава, в учебной части разработать план этих командировок к 1 апреля 1935 г. (отв. – начальник учебной части); добиться участия научных работников нашего института в специальных съездах путем посылки своих делегатов (отв. – М. М. Половкин)»[2].

Главным достоянием 1935 г. стал выпуск «Трудов Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта». Первый научный сборник объемом 1,5 печатного листа был отпечатан в Новосибирской типографии № 1 тиражом 500 экз. В нем были представлены статьи проф. В. Е. Еврейскова «Оползни на Батракском косогоре и борьба с ними», В. И. Успенского «О новом варианте формулы для определения коэффициента фильтрации», инженера К. Н. Коржавина «К вопросу об определении максимального расхода воды в малых искусственных сооружениях»[3]. Выход первого научного сборника НИВИТа горячо приветствовался вузовским сообществом города.

В юбилейном рапорте коллектива в честь 18-й годовщины Октября сообщалось, что в текущем году кафедрами НИВИТа разрабатывается более 30 тем научно-исследовательского характера. За 1935 г. в различных издательствах изданы следующие научные работы преподавателей: «Измерение вертикальных углов» (проф. А. И. Прибытков), «Проверка электродвигателей на нагревание» (проф. В. Е. Еврейсков); Бюллетень № 1 «Трудов НИВИТа» с материалами по различным вопросам, а также собраны материалы для выпуска II «Трудов НИВИТа»[4]. Второй выпуск «Трудов Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта» был отпечатан в томском издательстве «Красное знамя» в 1936 г.

В начале 1936 г. от преподавателя И. В. Дмитриевского поступило предложение организовать в институте Бюро рационализации и изобретений. «Я считаю, – писал он, – что в таком учреждении, где сосредоточены крупные

[1] Кадры – транспорту. 1935. № 8 (101). 23 февр.
[2] Кадры – транспорту. 1935. № 10 (103). 23 марта.
[3] Труды Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта. Вып. 1. 67 с.
[4] Кадры – транспорту. 1935. № 27 (121). 6 нояб.

научные силы, такое бюро дало бы много ценного и полезного не только институту, но и Томской дороге»[1].

В 1936 г. были внесены первые коррективы в системе организации научно-исследовательской работы в НИВИТе. Приказом по институту на сектор НИС возлагалась координация всей научно-исследовательской работы в институте и ее научное руководство: «В целях более тесной увязки проводимой научно-исследовательской хозрасчетной работы научно-исследовательского сектора с кафедрами и осуществления последними научного руководства всей научно-исследовательской работы прикрепить операционный штаб НИС к соответствующим профильным кафедрам: 1) грунтовую лабораторию – к кафедре «Железные дороги»; 2) мостостанцию и группу гидрологии – к кафедре «Мосты»; 3) химическую лабораторию – к кафедре «Химия»; 4) стройлабораторию – к кафедре «Стройматериалы»[2].

В задачах на новый 1936/37 учеб. г. начальник НИВИТа Н. И. Матвеев писал: «Кафедры должны развернуть научно-исследовательскую работу. И не только идти в ногу со стахановским движением, теоретически обосновывать его достижения, помогать стахановцам, но и ставить и разрабатывать новые, свежие вопросы, помогать производству»[3]. Институт должен был взять какой-нибудь из отстающих участков Томской железной дороги и разработать мероприятия, обеспечивающие увеличение пропускной способности этой линии. Разработать: а) лучшую механизированную горку по сравнению с теми, которые имеются в настоящее время на транспорте; б) схему лучшего управления участковой станцией; в) различные коэффициенты, применяемые в расчетах; г) лучшую схему производства строительных работ в условиях сибирской зимы по соответствующим сооружениям; д) лучшие примеры пропаривания и электропрогрева бетонов; е) исследование вопросов об усталости металла в мостах.

На страницах газеты «Кадры – транспорту» (октябрь 1936 г.) был поднят вопрос о необходимости создания при институте научно-технического журнала, который, по мнению редакции, должен служить повышению научной деятельности работников института, крепче связать институт с производством. Редакция просила преподавателей, научных работников и слушателей высказаться по данной теме. Начальник кафедры «Мосты» доц. К. И. Андреев писал: «Считаю, что НИВИТу необходимо иметь научно-технический журнал, в котором слушатели, научные работники, инженеры, стахановцы могли бы писать статьи о своих достижениях в области науки и техники, а также о современном состоянии того или иного вопроса»[4]. Там же доц. Ф. П. Сивочкин отметил, что НИВИТ за свое существование выпустил только один номер трудов института. «Это, безусловно, мало. Почему молодые научные работники до сих пор не имеют научных трудов, почему они вообще не пишут? Одной из этих причин малой активности, – по мнению Сивочкина, – является отсутствие издания технического журнала в нашем институте. С появлением его у нас проявится и значительная активность участия в нем наших молодых научных

[1] Кадры – транспорту. 1936. № 9 (135). 2 марта.
[2] Приказ по НИВИТу № 116-а от 25.06.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 105 об.
[3] Кадры – транспорту. 1936. № 1. 25 сент.
[4] Кадры – транспорту. 1936. № 5 (140). 29 окт.

работников, а следовательно, более быстрый рост необходимых институту кадров. Горячо приветствую и поддерживаю организацию научно-технического журнала при нашем институте и обязуюсь подготовить к первому номеру журнала статью»[1]. В следующем номере инженер Агафонов написал: «Издание такого журнала, безусловно, желательно, и инициативу редакции необходимо поддержать»[2].

Приказ народного комиссара путей сообщения Л. М. Кагановича от 9 ноября 1936 г. № 163/Ц «Об улучшении подготовки инженеров железнодорожного транспорта в высших технических учебных заведениях НКПС» констатировал сильное отставание научно-исследовательской работы транспортных втузов от всей борьбы по подъему железнодорожного транспорта и от темпов работ по внедрению на железнодорожном транспорте новой техники. В целях активизации научно-исследовательской работы и повышения научно-педагогической квалификации преподавательских кадров начальникам втузов НКПС приказывалось обеспечить составление конкретных планов по НИР сотрудников кафедр и «не позднее 15 декабря представить их в Центральное управление учебных заведений НКПС»[3].

В конце 1936 г. в институте создали редакционную коллегию для редактирования научных трудов НИВИТа. В состав редколлегии вошли: заместитель начальника по учебной части Я. М. Орлик (председатель), д-р техн. наук, проф. Н. М. Абрамов, проф. В. Е. Еврейсков, и. о. проф. И. С. Моргунов, и. о. проф. В. М. Завадский. В приказе от 3 марта 1936 г. поручалось: «Всю работу, связанную с оформлением и изданием трудов возложить на тов. Гурман. Тов. Орлику представить на утверждение Положение о редакционной коллегии и план работ на IV квартал 1936 г. и 1937 г.»[4].

В январе 1937 г. начальник кафедры «Электрические железные дороги» доц. И. С. Моргунов докладывал, что за прошедший 1936 г. кафедра закончила научно-исследовательскую работу по теме: «Повышение скорости поездов и скорость движения при тепловозной тяге по Ашхабадской железной дороге». На кафедре также составлены задачи по расчету тормозов в соответствии с новыми правилами технической эксплуатации железных дорог. Разработана тематика диаграмм по курсу электротяги для оборудования кабинетов электрических железных дорог.[5]

В феврале 1937 г. в НИВИТе впервые поднимается вопрос о проведении научно-технической конференции. Заведующий кафедрой организации железнодорожных перевозок Э. И. Сафраган писал, что в представленных на конференциях докладах должны быть отражены достижения и перспективы работы железнодорожного транспорта и что «результаты работы конференции должны послужить стимулом резкого улучшения научно-исследовательской и учебной работы кафедр»[6]. По его мнению, научная конференция предоставит возможность преподавателям и сотрудникам института проявить свою инициативу в научном обосно-

[1] Кадры – транспорту. 1936. № 5 (140). 29 окт.
[2] Кадры – транспорту. 1936. № 7 (142). 5 нояб.
[3] Кадры – транспорту. 1936. № 12 (146). 4 дек.
[4] Приказ по НИВИТу № 27 от 03.02.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 29.
[5] Кадры – транспорту. 1937. № 3 (149). 22 янв.
[6] Кадры – транспорту. 1937. № 4 (150). 2 февр.

вании стахановско-кривоносовских методов организации труда, в разработке вопросов, обеспечивающих безаварийную и образцовую работу наших железных дорог, а также в изучении иных актуальных проблем в работе транспорта.

В связи с утверждением нового штатного расписания в НИВИТе вышел приказ о разграничении функций между заместителями. На заместителя начальника института по учебной и научной работе возлагалось руководство учебной частью, научно-исследовательским сектором, учебно-вспомогательными учреждениями[1].

23 апреля 1937 г. при институте была создана хозрасчетная организация – проектное бюро «НИВИТ-проект», на которое возложили выполнение заказных и договорных работ (изыскания и проектирование железных дорог, проектирование искусственных сооружений, тяговых устройств и т. д.). На баланс новой организации передали мостоиспытательную станцию, грунтовую и строительную лаборатории[2]. Руководителем «НИВИТ-проекта» был назначен ассистент кафедры инженерных конструкций К. Н. Коржавин.

Тематический план научно-исследовательских работ НИВИТа на 1937 г. был утвержден приказом начальника института № 100 от 16 июня 1937 г. К разработке и исполнению (с финансовым обеспечением) принимались следующие темы: «Исследование работы ледорезов мостовых опор» (и. о. доц. К. Н. Коржавин); «Исследование температурных напряжений в путевых рельсах» (доц. С. Ф. Мацкевич); «Разработка рационального способа эксплуатации железных дорог» (и. о. проф. И. С. Моргунов); «Лаковый метод изучения деформаций материалов» (доц. А. Файдыш); «Исследование вентильного фотоэффекта» (и. о. доц. Г. А. Коновалов); «Разработка методов борьбы с наледями в тоннелях» (проф. В. Е. Еврейсков); «Разработка методов расчета мостов, построенных на вечной мерзлоте» (и. о. доц. Г. Е. Баратов); «Расчет железобетонных балок под критической нагрузкой» (и. о. доц. А. А. Карпачев); «Исследование технических свойств березы как строительного материала» (и. о. проф. В. М. Завадский); «Исследование причин образования трещин в сварных рельсовых накладках и подбор рационального способа их сварки» (и. о. доц. П. Г. Казначеев); «Угольные станции» (и. о. доц. А. М. Горчаков)[3].

Программное выступление начальника института Н. И. Матвеева, посвященное задачам коллектива НИВИТа на 1937/38 учеб. г., сухо констатировало: «Необходимо отметить совершенно недопустимое отставание научных работников нашего института в выполнении заданий по тематике НИСа в 1936–1937 году»[4]. Далее руководитель вуза поставил преподавателям и сотрудникам вуза следующие задачи: 1) развернуть научно-исследовательскую работу; 2) программу НИСа построить по актуальной тематике эксплуатации транспорта и нового железнодорожного строительства; 3) крепче связаться с производством; 4) больше разрабатывать, писать и печатать научных работ; 5) шире использовать для научно-исследовательских работ лаборатории и кабинеты.

Идейно-политическая борьба середины 1930-х гг. и массовые кампании по разоблачению врагов народа оказали серьезное влияние на профессорско-

[1] Приказ по НИВИТу № 39-е от 07.03.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 400.
[2] Приказ по НИВИТу № 72 от 23.04.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 337.
[3] Приказ по НИВИТу № 100-а от 16.06.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 255.
[4] Кадры – транспорту. 1937. № 23 (169). 2 сент.

преподавательский состав НИВИТа. В антисоветской деятельности были обвинены бывший начальник института В. М. Шишковский, заместитель начальника по учебной работе Я. М. Орлик[1]. В обвинительно-обличительную кампанию были втянуты преподаватели и слушатели института. Троцкистский уклон обнаружили в преподавании диалектического материализма и политэкономии (уволены преподаватели кафедры социально-экономических дисциплин Ф. С. Новосельский, И. Т. Вологжин, Ш. П. Мурановский, И. А. Миронов, К. А. Лысенко). В число врагов народа, так называемых "предельщиков", были «зачислены» доц. С. Ф. Мацкевич (нач. кафедры «Путь и путевое хозяйство»), доц. Э. И. Сафраган (нач. факультета «Движение и грузовая работа»), доц. А. Файдыш (доц. кафедры «Мосты»).

На собрании актива НИВИТа (11–14 апреля 1937 г.) начальник факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» В. М. Завадский говорил: «Профессор Еврейсков неправильно пытался здесь взять под защиту предельщиков, ссылаясь на то, что эти преподаватели были сильно загружены. Доводы совершенно неосновательные и неправильные»[2]. Преподаватель кафедры строительной механики А. Я. Куранов разделял точку зрения, что в вузе неблагополучно обстоит дело с нагрузкой преподавателей: «Часто приходится работать со слушателями по 6–8 ч. В результате не остается времени на научно-исследовательскую работу, на работу по повышению квалификации»[3]. В контрреволюционеры «причислили» даже заведующего грунтовой лабораторией В. Г. Петрова, которому поручили читать лекции V курсу факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство». В обличительной статье писалось, что за первые же два часа лекции тов. Петров наговорил разной контрреволюционной чепухи, за что его отстранили от чтения лекций, но оставили в должности заведующего лабораторией. «Непонятно все же, почему, – вопрошал анонимный автор, – несмотря на такие вражеские вылазки, проявлен такой либерализм к Петрову, которому, безусловно, нельзя дальше ни одного дня доверять воспитание будущих специалистов социалистического транспорта»[4]. В такой атмосфере было трудно жить, работать, творить и думать о будущем, о науке. Не удивительно, что вопросы организации научно-исследовательской работы в 1937 г. ни разу не ставились на повестку дня ни руководством вуза, ни партийно-профсоюзными, ни другими общественными организациями.

В марте 1938 г. вышел приказ начальника НИВИТа по поводу перестройки работы проектного бюро «НИВИТ-проект», так как в его работе обнаружили серьезные недостатки. В констатирующей части приказа отмечалось, что «ряд работ выполнен позже намеченных сроков, имели место случаи недоброкачественного выполнения части работ, вопросы исследовательского характера не находили отражение в программах выполняемых работ, и значительная часть научных работников института не привлечена к работам "НИВИТ-проекта"»[5]. Там же отмечалось, что штат проектного бюро не укомплектован постоянными, квалифицированными кадрами, что порой затрудняло принятие ряда выгодных заказов; среди научных

[1] Кадры – транспорту. 1937. № 31 (177). 3 нояб. ; № 34 (180). 19 нояб.
[2] Кадры – транспорту. 1937. № 16 (162). 19 апр.
[3] Кадры – транспорту. 1937. № 35 (181). 28 нояб.
[4] Кадры – транспорту. 1937. № 27 (173). 27 сент.
[5] Приказ по НИВИТу № 49-а от 15.03.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 120.

работников НИВИТа укоренилось «неправильное отношение к проектному бюро как к посторонней организации». В целях быстрейшей ликвидации недостатков и упорядочения работы проектного бюро приказывалось: 1) ограничить тематику работ «НИВИТ-проекта» лишь заданиями, выполнение которых обеспечивается имеющимися в штате кадрами специалистов; рекомендовалось шире привлекать слушателей старших курсов при условиях, что проектируемая работа выполняется в рамках учебного плана под руководством преподавателей – научных работников НИВИТа; 2) при составлении программ отдельных работ приказывалось вносить в них вопросы научно-исследовательского характера по согласованию с начальником НИСа проф. В. Е. Еврейсковым; 3) установить на 1938 г. твердый штат проектировщиков по основным направлениям работы «НИВИТ-проекта»; 4) ввести в программы мостоиспытательной станции задания научно-исследовательского характера; 5) включить материально-хозяйственное обслуживание «НИВИТ-проекта» в систему вуза (снабжение бумагой и пр.) за счет финансовых средств проектного бюро; руководителю организации К. Н. Коржавину предписывалось в месячный срок ликвидировать дебиторскую задолженность[1]. В целях улучшения обслуживания учебно-педагогического процесса в апреле 1938 г. грунтовая лаборатория была передана из «НИВИТ-проекта» в ведение кафедры «Основания и фундаменты»[2]. В июне и. о. доц. Ф. Г. Голицын был назначен главным инженером «НИВИТ-проекта» (по совместительству).

Развернутую картину состояния научно-исследовательской работы НИВИТа дал начальник научно-исследовательского сектора проф. В. Е. Еврейсков в статье «О научно-исследовательской работе в НИВИТе». Он писал: «Научно-исследовательская работа в НИВИТе развивается крайне слабо. Тематические планы работ и издательства из года в год не выполняются. Ряд кафедр совсем не ведут работы или не оформляют имеющийся материал. План этого года [1937 г.] включал 26 исследовательских тем, но в настоящее время можно сказать, что этот план кафедрами выполнен не будет». Далее проф. Еврейсков констатировал, что «издательская работа НИВИТа зашла в непроходимый тупик. ЦУУЗ НКПС совершенно игнорирует требования вуза на бумагу, а потому в этом году мы не приступили к издательству ни одной работы»[3]. В текущем 1937/38 учеб. г. научные работники НИВИТа приняли участие в составлении и оформлении выпуска сборника стахановской школы «Железнодорожник Кузбасса» (вышел в свет в Москве), в Томске готовятся к в печати три сборника «Трудов НИВИТа», книга доц. А. А. Савелова «Замечательные кривые». В институтском издательстве ждут своей очереди десять работ, которые не печатаются из-за отсутствия бумаги.

Начальник НИСа В. Е. Еврейсков подчеркнул, что кафедры НИВИТа имеют все данные, чтобы развернуть научно-исследовательскую работу. «В Сибири имеется отличная производственная база, где возможно получить неисчерпаемый материал для исследовательских работ, но связь научных работников НИВИТа с производством крайне слаба. Неисчерпаемый материал

[1] Приказ по НИВИТу № 49-а от 15.03.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 120.
[2] Приказ по НИВИТу № 60-в от 10.04.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 243.
[3] Кадры – транспорту. 1938. № 15 (201). 23 апр.

может дать стахановское движение»[1]. По его мнению, хорошей базой для развертывания научной работы в институте и для установления действительной связи с производством должен служить «НИВИТ-проект», но, с одной стороны, участие научных работников в его работах очень слабое, с другой стороны, тематика работы «НИВИТ-проекта» не соответствует научным проблемам (заняты выполнением заказных тем, хоздоговорных работ).

Одним из условий успешной научной работы сотрудников института является библиотека, но, к сожалению, она не выполняет эту роль: «Достаточно указать, что до сих пор библиотека не имеет ни систематического, ни алфавитного каталогов. Периодической иностранной литературой наша библиотека снабжена богато. Имеются все ведущие мировые журналы, но получить книжные новинки иностранной литературы у нас невозможно»[2].

Еще одним условием успешного развития научной работы вуза является возможность командировок в научные центры страны и на производство. Работники НИВИТа не могут пожаловаться на недостаток командировок, но судить об их пользе не представляется возможным, так как отчеты пишутся в сжатом виде, научная продукция, как результат командировок, не фиксируется либо отсутствует. Не может гордиться НИВИТ и повышением профессиональной квалификации своих преподавателей. В настоящий момент готова для защиты только одна диссертация и. о. доц. А. М. Горчакова на тему «Угольные станции», получившая положительные отзывы рецензентов. Работают над диссертациями и. о. проф. В. А. Важеевский, ассист. В. А. Голиков, ассист. К. Н. Коржавин, и. о. доц. Г. А. Коновалов, и. о. доц. А. А. Карпачев, и. о. проф. И. С. Моргунов, доц. А. А. Савелов.

По поводу предстоящей научной конференции В. Е. Еврейсков заявил, что она должна стать своеобразным смотром научно-исследовательской работы кафедр института. Пока от кафедр заявлено пять докладов. До конца года время еще есть и кафедры могут выправить свою работу. «Будем надеяться, – писал начальник НИСа, – что первая научно-исследовательская конференция кафедр послужит толчком к подъему научной работы в институте»[3].

Первая научно-техническая конференция кафедр НИВИТа состоялась в июне 1938 г. В приказе начальника института определялись сроки (с 13 по 15 июня), время начала заседаний (с 18 ч), программа, состав руководящих органов[4]. Председателем первой конференции был назначен д-р техн. наук, проф. кафедры «Строительная механика» Н. М. Абрамов, заместителем председателя – проф. кафедры «Проектирование и постройка железных дорог» В. Е. Еврейсков, ученым секретарем – ассист. кафедры физики Г. А. Коновалов. До начала конференции были опубликованы небольшим тиражом «Тезисы докладов на научно-технической конференции кафедр 13–15 июня 1938 г.» и розданы всем участникам[5].

---

[1] Кадры – транспорту. 1938. № 15 (201). 23 апр.

[2] Там же.

[3] Там же.

[4] Приказ по НИВИТу № 97 от 09.06.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 44. Л. 144.

[5] Единственный экземпляр машинописного текста «Тезисы докладов на научно-технической конференции кафедр 13–15 июня 1938 г.» хранится в качестве ценного экспоната в Центре истории и культуры (музее) нашего университета.

На открытии конференции 13 июня 1938 г. с приветственным словом выступил заместитель начальника института по учебной и научной работе А. Д. Третьяков, было заслушано выступление начальника НИСа проф. В. Е. Еврейскова «Научно-исследовательская работа кафедр НИВИТа в 1938 г.», доклад ассист. К. Н. Коржавина «Работа ледорезов мостовых опор в условиях ледохода рек Сибири». На втором заседании (14 июня) участники заслушали и обсудили научные доклады проф. В. Е. Еврейскова «Деформации одного косогора и борьба с ними», доц. Г. А. Коновалова «Исследование действия ультрафиолетовых лучей на селеновый фотоэлемент», ассист. В. П. Целищева «Некоторые замечания об энергии электрона в нелинейной теории Борна». На заключительном заседании (15 июня) выступили с докладами: ассист. А. А. Карпачев – «Испытание железобетонных балок при критической нагрузке», дипломник А. К. Дюнин – «О соблюдении габаритного уширения в кривых при проектировании второго пути», дипломник В. Н. Никольский – «Эффективность введения паровоза ФД на однопутных железных дорогах», дипломник И. П. Осовицкий – «Эффективность введения паровозов ФД на двухпутных железных дорогах»[1].

В июле 1938 г. руководство института вновь вернулось к вопросу об организации в вузе научно-исследовательской работы. Во исполнение Постановления СНК СССР «О введении штатных должностей и должностных окладов профессорско-преподавательского состава в вузах» от 11 ноября 1937 г. и нового положения о НИСах, утвержденного ЦУУЗом НКПС 18 февраля 1938 г., все заказы и договорные работы с предприятиями и хозяйственными органами, имеющие научно-исследовательский характер, в дальнейшем предписывалось проводить через научно-исследовательский сектор вуза, который наделялся функциями руководства всей научно-исследовательской работой, осуществляемой институтскими кафедрами. Существующий при вузе «НИВИТ-проект» подлежал ликвидации и передавался в ведение научно-исследовательского сектора НИВИТа[2]. Руководитель проектного бюро К. Н. Коржавин был принят на должность помощника начальника НИСа (по совместительству). Мостоиспытательная станция (начальник И. З. Харитонов) вновь возвращалась на баланс института. Начальнику НИСа В. Е. Еврейскову поручалось взять под личный контроль и обеспечить в срок выполнение всех заказов Томской и Красноярской железных дорог, заключенных бывшим «НИВИТ-проектом».

В годовом отчете НИВИТа за 1937/38 учеб. г. по разделу «Научно-исследовательская работа» записано: «План научно-исследовательской работы прорабатывается всеми кафедрами института. В план включены актуальные вопросы железнодорожной техники. Научно-технический совет (НТС) при НКПС признал представленную тематику актуальной, интересной, а ряд тем оценил как имеющие особо важное значение. Годовой план выполняется с некоторым отставанием. Из 18 тем выполнено 9»[3]. Среди выполненных научно-исследовательских работ текущего года значились: «Оползни одного косогора и их ликвидация» (проф. В. Е. Еврейсков); «Испытание железобе-

[1] Приказ по НИВИТу № 97 от 09.06.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 44. Л. 144.
[2] Приказ по НИВИТу № 122-а от 10.07.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 366.
[3] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 8–9.

тонных балок под критической нагрузкой» (и. о. доц. А. А. Карпачев); «Некоторые замечания об энергии электрона в нелинейной теории Борна» (ассист. В. П. Целищев); «Исследование селеновых фотоэлементов» (ст. преп. Г. А. Коновалов); «Основания геометрии Лобачевского» (Блинов); «Исследование пучин на дорогах Дальнего Востока» (Аборин), «Устройство переходных кривых на железных дорогах, находящихся в эксплуатации» (ст. преп. В. А. Важеевский); «Отражение радиоволн» (ассист. С. П. Целищев).

По издательским делам институт по-прежнему находился в крайне тяжелом положении из-за отсутствия бумаги. В июле начальник института Н. И. Матвеев писал: «Несмотря на неоднократные, настойчивые требования, фонды на бумагу Учебснабом не выделялись и не выделяются. На месте не удается изыскать количество бумаги, обеспечивающее фактические потребности института по издательской работе»[1]. За 1937/38 учеб. г. научные работы преподавателей и сотрудников НИВИТа появились в VII выпуске «Стахановской школы железнодорожника» (Трансжелдориздат, Москва); в Томске был отпечатан сборник «Трудов НИВИТа» № 3 (со статьями доц. Г. М. Ежкова, ассист. К. Н. Коржавина, ассист. А. И. Икингрина), выпущена книга доц. А. А. Савелова «Замечательные кривые». В портфеле НИСа были готовы к печати еще восемь авторских работ, но тяжелое положение с бумагой срывало все планы по издательской работе[2].

В начале 1939 г. преподаватели и научные сотрудники НИВИТа включились в социалистическое соревнование, посвященное предстоящему XVIII съезду ВКП(б). Редакция институтской газеты «Кадры – транспорту» опубликовала ряд принятых обязательств. Так, проф. В. Е. Еврейсков взял обязательство усилить свою научно-исследовательскую работу и кафедры; написать в честь XVIII съезда партии исследование, связанное с разрешением задач третьей пятилетки – «Проблема Южносиба на участке Барнаул – Тайшет». Преподаватели кафедры «Тяга» решили подготовить к открытию съезда учебное пособие по паровозному хозяйству; прочесть для научных работников и студентов вуза лекцию на тему «Реконструкция паровозного хозяйства в третьей пятилетке»; прочесть на производстве две лекции для стахановцев; организовать защиту пяти дипломных проектов непосредственно на производстве. Доц. К. Н. Коржавин обязался до 1 мая 1939 г. представить к защите кандидатскую диссертацию; ко дню открытия съезда подготовить работу (рукопись) «Механические свойства речного льда»[3].

В этом же номере кафедра физики предоставила информацию о состоянии своей научно-исследовательской работы. Ассист. кафедры В. А. Винокуров сообщал, что в настоящий момент все сотрудники кафедры имеют определенные темы для научно-исследовательской работы. Так, начальник кафедры Г. А. Коновалов работает над вопросом «Исследование устойчивости селенового фотоэлемента»; доц. А. А. Драги занялся темой «Электродинамический виброграф (конструкция А. А. Драги и А. Г. Кузнецова) и применение его в инженерном деле»; ассист. В. П. Целищев начал работу по тематике «Нелинейные искажения радиопередачи в ионосферах»; ассист. Х. Б. Коган исследует построение монохроматического фильтра для фотоэлемента; преп.

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 9.
[2] Там же. Л. 10.
[3] Кадры – транспорту. 1939. № 6 (223). 15 февр.

В. М. Игумнов занялся темой «Отражение электромагнитных волн от ионизированной среды при наличии неоднородности»[1]. Сам В. А. Винокуров занимается исследованием вторичного магнитного поля цилиндра с продольной трещиной, не выходящей на поверхность. Тема научной работы ассист. Ю. С. Васильчика еще находится на согласовании в Томске. Кафедра «Физика» имеет детальные планы проведения научно-исследовательской работы с указанием конкретных сроков выполнения. Перед руководством вуза кафедра ставит вопросы о выделении финансовых средств для изготовления аппаратуры, предоставлении помещения для монтажа установки, проведении научных экспериментов и испытаний.

С 25 февраля по 2 марта 1939 г. в институте проходила вторая научно-техническая конференция кафедр НИВИТа, посвященная проблемам развития железнодорожного транспорта в третью пятилетку[2]. На конференции присутствовал профессорско-преподавательский состав и слушатели института, инженеры, техники и рабочие-стахановцы Томской железной дороги, представители вузов Новосибирска. В приветственном слове начальник института Н. И. Матвеев отметил «огромные задачи, которые стоят сейчас перед инженерно-техническими работниками в связи с перспективами третьей пятилетки», а также конкретные задачи коллектива по подъему научно-исследовательской работы всех кафедр института[3].

На первом пленарном заседании был заслушан доклад заведующего кафедрой «Основы марксизма-ленинизма» доц. Я. Г. Дерягина на тему «Размещение промышленности в третьем пятилетнем плане». На последующих заседаниях оживленную дискуссию среди участников конференции вызвал доклад проф. В. Е. Еврейскова о железнодорожном строительстве в третьей пятилетке[4]. Газета «Кадры – транспорту» писала, что «будучи сторонником наиболее южного варианта (Южно-Сибирской магистрали), тов. Еврейсков убедительными примерами доказывал преимущества этого направления»[5]. Значительная часть его доклада была посвящена вопросам строительства Трансказахстанской магистрали, целесообразности сооружения Томско-Енисейской железной дороги (лесовозные пути)[6]. Канд. техн. наук, доц. Г. М. Ежков выступил с развернутым докладом о локомотивном хозяйстве. Он осветил проблемы усовершенствования и улучшения качества советских паровозов ФД, СО, ИС, а также их использования. По его мнению, в третьем пятилетии стоят большие задачи по улучшению качества локомотивного хозяйства, повышению скорости движения поездов, улучшению и расширению базы для ремонта локомотивов, повышению культуры ремонта. Он предложил сеть железных дорог «классифицировать по отдельным типам, в зависимости от характера и

[1] Кадры – транспорту. 1939. № 6 (223). 15 февр.
[2] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 16.
[3] Кадры – транспорту. 1939. № 10 (227). 10 марта.
[4] Тезисы к докладу проф. Еврейскова В. Е. «Железнодорожное строительство в третьей пятилетке»: стенограмма второй научно-технической конференции, посвященной XVIII съезду ВКП(б) // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 117. Л. 1–3.
[5] Кадры – транспорту. 1939. № 10 (227). 10 марта.
[6] Тезисы к докладу проф. Еврейскова В. Е. «Железнодорожное строительство в третьей пятилетке» // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 117. Л. 2.

объема железнодорожных перевозок, примерно на четыре типа»[1]. Такая классификация, по его мнению, позволит планировать и развивать ремонтные базы на железных дорогах страны.

В докладе начальника института Н. И. Матвеева «Паровозоремонтные заводы и скоростное строительство для дорог Сибири и ДВК» был поставлен вопрос о необходимости строительства на Урале, в Средней Азии, Сибири и на Дальнем Востоке новых паровозоремонтных заводов средних и малых размеров. Он вынес на обсуждение вопросы генерального плана завода, его компоновки, взаимной увязки отдельных цехов, размеры предприятий, выборы конструкций и варианты скоростного строительства таких заводов[2].

Весьма содержательный и интересный доклад о реконструкции пути в связи с планом развития железнодорожного хозяйства в третьей пятилетке сделал доц. С. Ф. Мацкевич. «Приступая к реконструкции пути, – говорил он, – необходимо за год до реконструкции провести полное оздоровление земляного полотна. Работы по оздоровлению земляного полотна необходимо механизировать»[3]. Далее он поставил вопросы об укладке длиннометражных рельсов, проектировании и постройке машины для очистки щебня, освоении новых видов антисептиков, дающих возможность увеличить срок службы шпал. Он говорил, что до сих пор железнодорожникам не известен коэффициент расширения для рельсов Кузнецкого завода и предложил физикам заняться этим. А математикам необходимо проработать вопрос о переходной кривой, которая бы не ограничивала скорость движения поездов.

В обсуждении докладов приняли участие преподаватели и слушатели-дипломники НИВИТа, инженеры-практики Томской железной дороги. Материалы второй научно-технической конференции кафедр НИВИТа решили издать отдельным сборником – четвертым выпуском «Трудов НИВИТа»[4]. Участники конференции обсудили письмо инженерно-технических работников железной дороги им. Ф. Э. Дзержинского о развертывании социалистического соревнования имени XVIII съезда ВКП(б) и приняли соответствующее «Обращение ко всем инженерам, техникам, стахановцам-кривоносовцам, ко всей интеллигенции Томской дороги»[5]. Развернутая информация об этой конференции опубликована в статье «Первые научно-технические конференции НИВИТа (1938–1940 гг.)»[6].

В марте план НИР НИВИТа на 1939 г. был рассмотрен на заседании Научно-технического совета при Наркомате путей сообщения и утвержден приказом ЦУУЗа

---

[1] Тезисы к докладу доцента Ежкова Г. М. «Локомотивное хозяйство в третьем пятилетнем плане» : стенограмма второй научно-технической конференции, посвященной XVIII съезду ВКП(б) // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 117. Л. 9.

[2] Тезисы к докладу инженера Матвеева Н. И. «Паровозоремонтные заводы и их скоростное строительство для дорог Сибири и ДВК» : стенограмма второй научно-технической конференции, посвященной XVIII съезду ВКП(б) // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 117. Л. 12–13.

[3] Кадры – транспорту. 1939. № 10 (227). 10 марта.

[4] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 16.

[5] Кадры – транспорту. 1939. № 10 (227). 10 марта.

[6] *Добровольский А. В.* Первые научно-технические конференции НИВИТа (1938–1940 гг.) // Актуальные проблемы модернизации высшей школы: модернизация отечественного высшего образования в контексте национальных традиций : материалы XXX Междунар. науч.-метод. конф. Новосибирск, 2019. С. 22–25.

НКПС в объеме 32 тем[1]. Приказом от 3 апреля 1939 г. начальник института поручил начальникам кафедр обеспечить развертывание научно-исследовательской работы и окончание разработки тем в плановом порядке. Начальнику учебной части и начальнику НИСа предписывалось довести тематический план до сведения научных работников и ежемесячно проверять выполнение плана[2].

В 1939 г. представители НИВИТа впервые приняли участие в областной конференции молодых работников Новосибирской области, проходившей в Томске с 15 по 23 апреля. С докладом о своей научной работе выступил доц. К. Н. Коржавин[3]. Эта поездка, писал он позже, «позволила массе научных работников подробно ознакомиться с работами других товарищей и высказать, в порядке дружеского обсуждения, ряд замечаний и пожеланий относительно дальнейшего направления работы»[4]. Участники областной конференции призвали молодых ученых и сотрудников НИВИТа активно включиться в третий тур областного социалистического соревнования на лучшую научную работу и представить на следующий конкурс свои работы, отражающие «общий расцвет дела передовой науки в СССР», а также развитие новой техники и технологий железнодорожного транспорта.

С 1939 г. преподаватели и научные сотрудники НИВИТа стали публично отчитываться о своей работе над диссертационными темами. Первым с таким отчетом выступил доц. кафедры «Мосты» К. Н. Коржавин[5].

В годовом отчете за 1938/39 учеб. г. информация о научно-исследовательской работе за отчетный период представлена следующим образом: «С выполнением тематического плана научно-исследовательской работы на 1 июля 1939 г. имеем следующее положение: пять тем выполнены полностью – 100 %; девять тем выполнены в объеме от 50 до 75 %; шесть тем – 25–50 %; двенадцать тем – до 25 %. В среднем выполнение полугодового плана выражается в 80 %, что ненормально»[6]. Там же отмечено, что полностью выполнили свои темы: проф. В. Е. Еврейсков – «Деформации на Балайском косогоре»; доц. К. Н. Коржавин – «Динамическое давление льда на опоры мостов и гидротехнических сооружений», «К вопросу о механических свойствах льда»; доц. А. А. Савелов – «Об одном принципе, лежащем в основе методов математики»; и. о. проф. Б. С. Абольник – «Линейка для расчета скоростей и тормозов». Близки к завершению тема доц. С. Ф. Мацкевича «Температурные напряжения в рельсах в условиях дорог Сибири» и тема и. о. доц. Ф. Г. Голицына «Об устойчивости сжатого пояса открытого моста при переменном сечении пояса».

Руководство вуза считало, что в 1939 г. наблюдается определенное оживление в научно-исследовательской работе (по сравнению с 1938 г., когда средний объем выполнения выражался в объеме 50 %), но вышестоящие органы констатировали, что плановые задания за первое полугодие НИВИТом не выполнены. Среди причин недовыполнения плана указывались следующие: 1) недостаточное внимание отдельных кафедр, руководства института и ЦУУЗа НКПС к вопросам

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 15.
[2] Приказ по НИВИТу № 138 от 03.04.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 383.
[3] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 16 об.
[4] Кадры – транспорту. 1939. № 20 (237). 26 апр.
[5] Кадры – транспорту. 1939. № 6 (223). 15 февр.
[6] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 15.

научно-исследовательской работы; 2) недостаток в институте квалифицированных научных сил; 3) недостаток отпускаемых средств (ежегодно 25–30 тыс.); 4) перегрузка многих преподавателей учебной нагрузкой из-за недоукомплектованности кафедр; 5) позднее утверждение тематического плана[1]. В годовом отчете института впервые была приведена развернутая информация о второй научно-технической конференции НИВИТа, посвященной проблемам третьего пятилетнего плана и развития железнодорожного транспорта, а также развития кружковой и научно-исследовательской работы среди слушателей[2]. Работа кафедр по созданию в институте научно-технических кружков, вовлечению слушателей в творческую, научно-исследовательскую работу фактически началась с 1938 г. Первые результаты этой деятельности были обобщены в сборнике «За отличную учебу»[3].

На конец 1938/39 учеб. г. научно-исследовательский сектор НИВИТа имел в издательском портфеле 12 научных работ, подготовленных к печати преподавателями и сотрудниками института, но отсутствие бумаги по-прежнему срывало все планы ученых и издательства. «Вопрос о снабжении бумагой, – писал в отчете начальник института, – ставился и перед ЦУУЗом, и перед областными организациями Новосибирска, но до сего времени не разрешен»[4]. В годовом отчете за 1938/39 учеб. г. приведены следующие работы, которые были изданы за отчетный период: 1) третий выпуск «Трудов Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта» с работами доцентов Г. М. Ежкова и К. Н. Коржавина, ассист. А. И. Икингрина (6,5 печ. л.); 2) монография «Замечательные кривые» доц. А. А. Савелова (27 печ. л.); 3) книга «Железнодорожное строительство» – выпуск № 7 стахановской школы «Железнодорожник Кузбасса», подготовленный работниками НИВИТа; 4) пособие для дипломного проектирования «Обработка вагонопотоков и грузопотоков» доц. Н. И. Астафьева; 5) сборник лабораторных работ по физике под редакцией и. о. начальника кафедры Г. А. Коновалова; 6) статья проф. В. А. Важеевского «Переходные кривые». Там же сообщалось, что по планам текущего года находится в печати четвертый выпуск «Трудов НИВИТа» (с материалами второй научно-технической конференции), а также монография проф. В. Е. Еврейскова «Деформация одного косогора»[5].

Новый 1939/40 учеб. г. начался с постановки задач на текущий период. В отношении научно-исследовательской работы начальник института Н. И. Матвеев констатировал: «В институте ведется большая научная работа. В текущем [1939] году научные командировки были предоставлены 22 чел., а полугодовой план научно-исследовательской работы выполнен лишь около 80 %»[6]. Выполнили планы проф. В. Е. Еврейсков, доценты К. Н. Коржавин, А. А. Драги, А. А. Савелов. Доценты А. М. Горчаков и А. И. Крылов успешно защитили кандидатские диссертации. В то же время начальник вуза критиковал своих коллег: «…некоторые товарищи ничего не сделали, не написали ни одной статьи. Медлительность в реализации индивидуальных планов нельзя объяснить иначе, как ленью, нежеланием систематически работать над собой. Некоторые, очевидно, предпочитают на всю

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 15 об.
[2] Там же. Л. 16–16 об.
[3] *Матвеев Н. И.* НИВИТ готовит боевых инженеров // За отличную учебу. Новосибирск : Издание газеты «Кадры – транспорту», 1939. С. 3–17.
[4] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 17.
[5] Там же.
[6] Кадры – транспорту. 1939. № 29 (246). 5 сент.

жизнь остаться ассистентами, не работать над диссертациями. Даже часть активистов – тов. Коржаков, Слюсарчук, Коновалов – недопустимо затягивают сроки защиты своих диссертаций. С самого начала учебного года весь коллектив должен работать с полным напряжением. Никакой "раскачки"»[1].

В целях упорядочивания издательской работы НИВИТа в ноябре 1939 г. была обновлена редакционная коллегия. Председателем был назначен канд. техн. наук Л. Ф. Комаров – начальник учебной части. Члены редколлегии: проф. В. Е. Еврейсков – начальник НИСа, проф. В. А. Важеевский – начальник кафедры «Геодезия», доц., канд. техн. наук Г. М. Ежков – начальник факультета «Движение и грузовая работа», доц. Я. Г. Дерягин – начальник кафедры «Основы марксизма-ленинизма»[2].

Резкая критика работы ряда кафедр прозвучала со страниц газеты «Кадры – транспорту» в декабре 1939 г. В статье «Кафедры бездействуют» слушатель группы 512 В. Нетунаев писал, что научно-техническая работа на факультете «Движение и грузовая работа» до сих пор не развернута: «Товарищ Горчаков (начальник кафедры "Станции и узлы") упражняется в словесных обещаниях. Намеченная в плане кафедры на 1938/39 учеб. г. научно-исследовательская работа совершенно не выполнена»[3]. Далее автор продолжал, что такая важная кафедра, как СЦБ, тоже не имеет плана научно-технической работы. Только кафедра «Организация движения» (начальник А. И. Крылов) разработала примерную тематику.

Тематический план научно-исследовательской работы на 1939/40 учеб. г. был рассмотрен и утвержден на заседании Научно-технического совета при Наркомате путей сообщения СССР в декабре 1939 г. Принятые темы были разбиты на три группы: I – темы, признанные актуальными (16); II – темы, сохранение которых признано возможным (10); III – темы, взятые под наблюдение НТС (2). На организацию и проведение этих работ было выделено 30 000 р. НТС предложил институту вступить в переговоры с ЦУП НКПС и БРИЗ НКПС по поводу финансирования четырех тем на договорных началах, но эти организации «отказались от заключения договоров за отсутствием ассигнований»[4].

В январе 1940 г. был издан приказ начальника института о подготовке и проведении в феврале третьей научно-технической конференции кафедр НИВИТа, на которой планировалось «обсудить доклады по научной работе, проделанной кафедрами за 1939 учеб. г. и наметить конкретные пути дальнейшего развертывания и усиления научной работы кафедр, особенно в области железнодорожного транспорта»[5]. Всем начальникам кафедр приказывалось немедленно развернуть широкую подготовку к проведению конференции, обеспечить активное участие в ней не только членов кафедры, но и работников производства, слушателей института. В целях организованного проведения конференции и обеспечения возможности сделать доклады по соответствующим специальностям в приказе предписывалось организовать четыре секции: 1) путейско-строительная секция (председатель – проф. В. Е. Еврейсков,

[1] Кадры – транспорту. 1939. № 29 (246). 5 сент.
[2] Приказ по НИВИТу № 396 от 05.11.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 52.
[3] Кадры – транспорту. 1939. № 45 (262). 16 дек.
[4] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 11–11 об.
[5] Приказ по НИВИТу № 18 от 23.01.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 421.

ученый секретарь – ассист. Е. И. Мельников); 2) эксплуатационная секция (председатель – канд. техн. наук Л. Ф. Комаров, ученый секретарь – ассист. Н. П. Прокопович); 3) общетехническая секция (председатель – проф. В. А. Важеевский, ученый секретарь – ассист. С. П. Целищев); 4) физико-математическая секция (председатель – и. о. проф. Б. С. Абольник, ученый секретарь – ассист. М. К. Моралев). Начальнику НИСа поручалось провести инструктивное совещание по подготовке и проведению конференции с председателями и учеными секретарями секций.

Вследствие поступления большого количества заявок и докладов на третью научно-техническую конференцию кафедр 22 февраля 1940 г. последовал приказ об увеличении количества секций. На базе планировавшейся путейско-строительной секции решили создать две: секцию «Постройка и проектирование железных дорог» (председатель – проф. В. Е. Еврейсков, ученый секретарь – ассист. Е. И. Мельников) и секцию «Путь и путевое хозяйство» (председатель – доц. С. Ф. Мацкевич, ученый секретарь – ассист. А. И. Лебедев). Впервые организовали военную секцию (председатель – полковник А. А. Тиммерман, ученый секретарь – военный инженер II ранга И. И. Большаков). Ученым секретарем общетехнической секции вместо ассист. С. П. Целищева назначили ассист. В. Н. Желязовского[1].

На третьей научно-технической конференции кафедр НИВИТа было представлено 46 докладов по различной тематике. Впервые на ней выступили производственники по актуальным вопросам железнодорожного транспорта, что, по мнению организаторов, в целом свидетельствовало о развертывании научно-исследовательской работы в институте, а также указывало «на увеличение связи между институтом и производством»[2]. Стенограмма заседания третьей научно-технической конференции позволяет нам получить полное представление о характере докладов и выступлений участников конференции[3].

Вопрос о состоянии научно-исследовательской работы в институте был довольно остро поднят на отчетно-выборном собрании партийной организации НИВИТа, проходившем с 19 по 21 февраля 1940 г. «В нашем институте имеется большой научный коллектив, – говорил начальник факультета «Движение и грузовая работа» Г. М. Ежков, – но научно-исследовательской работой, воспитанием и созданием своих научных кадров партбюро не занималось. Обязательства по индивидуальным планам научными работниками-коммунистами систематически не выполняются»[4].

В апреле 1940 г. состоялась первая научно-техническая конференция слушателей НИВИТа. Перед конференцией был объявлен конкурс на лучшую работу, изобретение, рационализаторское предложение. «Конференция заслушала 14 докладов. Лучшими из них были доклады слушателей А. Борисова, П. Богуша, Д. Плюснина, Э. Шульженко, М. Кузнецова»[5].

Представители института во второй раз приняли участие в областной конференции молодых научных работников Новосибирской области, подводившей

[1] Приказ по НИВИТу № 49 от 22.02.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 374.
[2] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 12.
[3] Стенограмма заседания третьей научно-технической конференции НИВИТа 22 марта 1940 г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 144. Л. 1–30.
[4] Кадры – транспорту. 1940. № 10 (274). 2 марта.
[5] Тридцатилетие Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. С. 23.

итоги III тура соревнования имени третьей сталинской пятилетки. От НИВИТа на конкурс было представлено восемь научных работ[1]. По итогам выступлений канд. техн. наук А. М. Горчаков (доклад «Железнодорожные станции в угольных районах») был награжден почетной грамотой 2-й степени, ассист. В. А. Голиков (доклад «Один из методов решения дифференцированных уравнений Эйлера») и ассист. А. И. Лебедев (доклад «Укладка укороченных рельсов в кривых») отмечены грамотами 4-й степени. Приказом начальника института доц. А. М. Горчакову выписали денежную премию в размере 500 р., ассистентам В. А. Голикову и А. И. Лебедеву была объявлена благодарность[2].

К 1 мая 1940 г. завершил свою диссертационную работу по теме «Экспериментальное определение вибрации инженерных сооружений» доц. кафедры физики А. А. Драги. В своей работе он представил методику экспериментальных исследований вынужденных колебаний, описал применение на производстве вибрографа (собственная конструкция А. А. Драги и инженера А. Г. Кузнецова). С этой точки зрения, отмечал корреспондент П. Приймак, его работа представляет собой большую ценность. Защита на ученую степень кандидата технических наук была назначена на осень текущего года[3].

Летом 1940 г. в институте был издан приказ о переподчинении мостоиспытательной станции начальнику кафедры «Мосты», хотя в административно-хозяйственном отношении она осталась в ведении научно-исследовательского сектора. Начальнику кафедры «Мосты» приказывалось увязать работу мостоиспытательной станции с научно-исследовательской работой кафедры, «строить планы работы кафедры с учетом потребностей мостостанции таким образом, чтобы обеспечивать возможность максимального участия сотрудников кафедры в работах мостостанции без ущерба для педагогического процесса»[4].

В годовом отчете о работе НИВИТа за 1939/40 учеб. г. самокритично отмечено, что «положение с выполнением тематики научно-исследовательской работы нельзя признать удовлетворительным»[5]. В кратких чертах это положение выглядело следующим образом: из 34 утвержденных на 1940 г. тем три темы (В. В. Иванов, Г. М. Ежков, К. Н. Коржавин) были выполнены на 100 %; три темы (бригада полковника А. В. Котюкова, В. А. Штырляев, В. Е. Еврейсков)– на 60–70 %; остальные работы выполнены в объеме 30–50 %[6]. В свое оправдание руководство вуза привело следующие причины: 1) недостаточное внимание к научно-исследовательской работе на кафедрах, недостаточная борьба за выполнение планов; 2) оторванность Новосибирска от научных центров и недостаточность ассигнований на научные командировки; 3) недостаточное оборудование имеющихся лабораторий для проведения экспериментальных работ; 4) позднее утверждение планов и недостаточность выделенных ассигнований на научно-исследовательскую работу; 5) недостаток научных кадров в институте; 6) перегрузка работников института вследствие неукомплектованности

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 12 об. ; Кадры – транспорту. 1939. № 45 (262). 16 дек.
[2] Приказ по НИВИТу № 128 от 27.05.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 293.
[3] Кадры – транспорту. 1940. № 20 (284). 5 мая.
[4] Приказ по НИВИТу № 243 от 22.08.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 72. Л. 247.
[5] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 11 об.
[6] Там же.

штата. Как видно, приведенные в отчете причины имели объективный и субъективный характер. Но вышестоящее руководство доводы начальника института Н. И. Матвеева не устроили, что впоследствии стоило ему должности.

Приказ ВКВШ при СНК СССР от 26 августа 1940 г. четко регламентировал для профессорско-преподавательского состава виды, объемы и сроки работ. Учет научно-исследовательской работы преподавателей должен проводиться в соответствии с утвержденным ректором вуза индивидуальным планом каждого научного сотрудника, с установлением строгого контроля за сроками выполнения, который осуществляется через заведующих кафедрами и деканов факультетов. В начале сентябре ВКВШ при СНК СССР подвел итоги 1939/40 учеб. г. и поставил перед вузами страны ряд очередных задач. В части научно-исследовательской работы ВКВШ обязал руководителей вузов проверить выполнение планов научно-исследовательской работы кафедр за первое полугодие 1940 г., обеспечить внедрение в производство законченных работ, имеющих практическое значение, и разработать конкретные планы повышения квалификации профессорско-преподавательского состава на 1940/41 учеб. г.[1]

Проверка индивидуальных учебных планов научных работников НИВИТа, в соответствии с новыми требованиями ВКВШ, прошла с 24 сентября по 8 октября 1940 г. Проверяющие отметили, что научно-исследовательской работой в НИВИТе занимается 41 чел., девять научных работников закончили свои работы по плану прошлого года. Среди передовиков были названы коллективы кафедр «Мосты», «Теоретическая механика», где «все преподаватели охвачены научно-исследовательской работой»[2]. Комиссия отметила положительную роль научно-теоретических конференций НИВИТа в развитии научно-исследовательской работы. В заключении констатировалось, что над кандидатскими диссертациями в институте работает 21 чел., к защите докторских диссертаций готовятся проф. В. Е. Еврейсков и доц. Г. М. Ежков.

В предвоенный учебный год в институте был составлен и утвержден план проведения методической работы, направленный на борьбу за лучшую успеваемость и отличную дисциплину. План предписывал создать в НИВИТе методическое бюро для обмена опытом с другими транспортными институтами и Военно-транспортной академией, организовать научно-методическую конференцию кафедр, провести для преподавателей лекцию «О методике научно-исследовательской работы», заслушать ряд докладов передовиков-производственников о последних достижениях стахановцев на транспорте[3].

В ноябре 1940 г. начальник института Н. И. Матвеев выступил с отчетом о работе вуза за 1939/40 учеб. г. на оперативном совещании ЦУУЗа НКПС. Работа НИВИТа в целом была признана неудовлетворительной. Серьезные претензии были предъявлены руководству вуза, а также касались выполнения плана научно-исследовательской работы, подготовки квалифицированных научных и педагогических кадров. После возвращения Н. И. Матвеева из Москвы в институте был проведен расширенный актив, намечен план мероприятий по ликвидации недостатков, утвержденный впоследствии приказом № 420 от 30.12.1940.

[1] Кадры – транспорту. 1940. № 33 (297). 3 окт.
[2] Кадры – транспорту. 1940. № 35 (299). 15 окт.
[3] Кадры – транспорту. 1940. № 32 (296). 25 сент.

В части научно-исследовательской работы предписывалось: 1) начальнику учебной части на 01.01.1941, а также представить список работников, систематически уклоняющихся от выполнения планов научно-исследовательской работы для организационных выводов; 2) начальнику НИСа ежемесячно проверять работу 12 научных работников, готовящихся к защите диссертаций в 1941 г. Представить отчеты трех диссертантов на совете; 3) начальникам кафедр и НИСа на 01.02.1941 закончить подготовку и представить к утверждению план четвертой научно-технической конференции кафедр и научно-технической конференции слушателей; 4) начальнику НИСа закончить разработку и к 10.01.1941 представить на утверждение план издательской работы на 1941 г.; 5) начальнику НИСа в срок до 10.01.1041 подвести итоги выполнения хоздоговорного плана научно-исследовательских работ за 1940 г.[1]

В конце 1940 г. научно-исследовательский сектор института предъявил к оплате наряды по выполненным объемам работ на сумму 13 639 р. 73 к. Оперативная проверка платежных документов установила завышение расценок по нескольким нарядам, а также включение некоторых работ, планируемых на 1941 г. В целях уточнения расчетов по вышеуказанным нарядам, а также установления действительного объема выполненных работ приказом начальника НИВИТа была создана комиссия, которой поручалось «в двухдневный срок проверить наряды НИСа и результаты проверок оформить установленным законным актом»[2].

В очередном приказе ВКВШ при СНК СССР директорам вузов предлагалось до 15 апреля 1940 г. проверить выполнение кафедрами планов научно-исследовательской работы за первый квартал и результаты проверки обсудить в советах вузов. Состояние и проблемы научно-исследовательской работы в НИВИТе довольно полно осветил заместитель начальника НИСа В. А. Штырляев в статье, опубликованной в газете «Кадры – транспорту» 24 марта 1941 г. Он категорически заявил: «Наш план весьма незначительно отражает в себе актуальные вопросы железнодорожного производства и вопросы укрепления обороноспособности страны, то есть те вопросы, которые должны быть стержневыми для нашего института… Из всего тематического плана научно-исследовательской работы, рассмотренного ЦУУЗом, технико-экспертным отделом и главным инженером НКПС, актуальных тем выделено одиннадцать, а остальные сорок шесть тем не являются актуальными ни для транспорта, ни для промышленности»[3]. Основными причинами такого неудовлетворительного положения, по мнению В. А. Штырляева, является то, что планы НИР по кафедрам и в целом по институту составляются академично, «без участия хозяйственников и производственников». Научные работники НИВИТа крайне редко бывают на производстве, поэтому «интересов и запросов производства не знают, а если и представляют эти интересы, то только по литературным источникам, и забывают, что жизнь обгоняет литературные источники». В институте отсутствует плановое руководство научно-исследовательской работой: вопросами подбора актуальной тематики никто не занимается, работа никем не учитывается и не контролируется. Самоустранились от этой работы и

[1] Приказ по НИВИТу № 420 от 30.12.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 72. Л. 2.
[2] Приказ по НИВИТу № 11 от 07.01.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 107. Л. 8.
[3] *Штырляев В. А.* О состоянии научно-исследовательской работы в институте // Кадры – транспорту. 1941. № 13 (322). 24 марта.

начальники ряда кафедр: «Работу не планируют, актуальностью тематики не интересуются, с работниками кафедр на эту тему не беседуют, а если и беседуют, то сугубо формально, учетом выполнения планов не занимаются, творческих самоотчетов на заседаниях не бывает»[1]. Даже НИС, критически признался В. А. Штырляев, который должен заниматься организацией научно-исследовательской работы, оказывать помощь и содействие в оформлении научных работ и их издании, реализации их в производстве, заключении договоров, изыскании оборудования, материалов и средств, в НИВИТе подменяет начальников кафедр и занимается «вообще планированием и вообще учетом».

Целевые проверки работы НИСа показали, что ряд научных работников института не занимается научно-исследовательской работой, среди них М. К. Моралев, В. М. Ученин, Х. Б. Коган, В. А. Винокуров, М. Е. Карасикова, К. В. Писарев, А. А. Ушаков, В. Г. Петров, А. И. Икингрин. Другие преподаватели (В. В. Гадевальдт, В. Н. Желязовский, И. Т. Воронов) систематически меняют планы, переносят сроки исполнения работ. Слабую научно-исследовательскую работу кафедр многие пытаются объяснить целым рядом причин: отсутствием в институте высококвалифицированных научных работников, оторванностью института от научных центров Москвы и Ленинграда, недостатком средств на научную работу и т. д. Эти факторы имеют место, соглашался В. А. Штырляев, но у преподавателей и научных сотрудников НИВИТа есть свои преимущества: «Самые близкие нам производства – Томская дорога, Сибстроймонтажтрест, Сибтранспроект – выдвигают перед нами много актуальных вопросов: рациональное проектирование и постройка поточно-скоростными методами железных дорог Сибири (полотно железной дороги, искусственные сооружения, водоснабжение, канализация, здания), балласт и балластные карьеры для Томской железной дороги и для вновь строящихся линий, борьба с деформациями железнодорожного полотна на дорогах в Сибири; работа железнодорожных узлов в Сибири в зимних условиях; организация массовых перевозок в военное время»[2]. По этим обозначенным вопросам многие научные работники института могли бы включиться в научно-исследовательскую работу, и им не надо ехать за актуальной тематикой ни в Москву, ни в Ленинград.

Самой значимой научно-исследовательской работой НИВИТа за 1940 г. считается специальное задание Наркомата путей сообщения СССР по теме «Скоростная перешивка пути с одной колеи на другую», которое выполнили преподаватели военной кафедры «Восстановление железных дорог» (нач. кафедры А. В. Котюков). Они разработали и осветили вопросы техники производства работ и их организации, обеспечивающие темп перешивки до 72 км в сутки. В представленном отчете были изложены технологические процессы работ по их отдельным видам, потребность рабочей силы, механизмов и транспортных средств[3].

Но фактическое положение дел в сфере НИР выглядело в НИВИТе следующим образом: в целом план НИР за 1940 г. институтом не выполнен, а все выделенные финансовые средства на науку израсходованы, план издательства за

---

[1] *Штырляев В. А*. О состоянии научно-исследовательской работы в институте // Кадры – транспорту. 1941. № 13 (322). 24 марта.

[2] Там же.

[3] *Котюков А*. На кафедре «Восстановление железных дорог» // Кадры – транспорту. 1941. № 21 (330). 30 мая.

1940 г. полностью провален. Выполненные в срок научно-исследовательские работы на производстве не реализуются и не издаются. Четкого плана на 1941 г. до сих пор нет. Представленный в ЦУУЗ тематический план институту предложили уточнить и скорректировать, но, когда начали уточнять его по кафедрам, «этот план рассыпался как карточный домик. Кафедры вместо того, чтобы немедленно уточнить тематику и мобилизоваться на выполнение плана, отказываются вообще планировать работу. Темы на кафедрах постоянно меняются, сроки выполнения работ откладываются»[1]. Хозрасчетной научно-исследовательской тематикой на 1941 г. институт себя пока тоже не обеспечил. Вот почему упреки вышестоящих органов на отсутствие в институте руководства научно-исследовательской работой, полагал заместитель начальника НИСа В. А. Штырляев, надо признать правильными, справедливыми и законными. Для исправления всех вышеотмеченных недостатков необходимо организационно перестроиться, ликвидировать обезличку, укрепить единоначалие, потребовать законной ответственности за права и обязанности от начальников кафедр, от научных работников вуза.

Последним крупным научным мероприятием в предвоенный период стала четвертая научно-техническая конференция кафедр НИВИТа, которая прошла на базе института со 2 по 5 июня 1941 г. Накануне конференции газета «Кадры – транспорту» посвятила предстоящему событию целых две полосы, на которых начальники ряда кафедр доложили о научно-исследовательской работе своих подразделений[2]. Развернутый отчет на тему «За неразрывную связь с производством» представил начальник кафедры «Проектирование и постройка железных дорог» проф. В. Е. Еврейсков; с краткими отчетами выступили начальники кафедр «Теоретическая механика» (канд. техн. наук, доц. Л. К. Кудряшов), «Детали зданий» (доц. И. Т. Воронов), «Физика» (ст. преп. Г. А. Коновалов), «Начертательная геометрия» (ст. преп. Л. Н. Розников), «Восстановление и разрушение железных дорог» (генерал-майор технических войск А. В. Котюков). В этом же номере секретарь секции «Путь и путевое хозяйство» А. И. Лебедев широко анонсировал тематику докладов участников секционного заседания.

На пленарном заседании четвертой научно-технической конференции, 2 июня 1941 г., с докладами выступили производственники: начальник Новокузнецкого отделения движения К. М. Ануфриев – «О работе отделения по единому технологическому процессу с предприятиями Кузбасса»; заместитель начальника службы пути Томской железной дороги Н. Я. Литвинов – «О причинах появления остродефектных рельсов и накладок в зависимости от текущего содержания пути». От НИВИТа на пленарном заседании поручили выступить проф. В. Е. Еврейскову на тему «Состояние вопроса по изучению оползней на Горношорской железной дороге». Планировавшийся доклад знатного железнодорожника Томской железной дороги, машиниста первого класса депо ст. Новосибирск Н. А. Лунина на тему «Мой метод работы на паровозе» не состоялся из-за полученной им накануне травмы.

Во второй и третий дни работы конференции прошли заседания пяти секций. На четвертой научно-технической конференции кафедр НИВИТа было прочитано 52 доклада, что на восемь докладов больше, чем на предыдущей конференции.

---

[1] *Штырляев В. А.* О состоянии научно-исследовательской работы в институте // Кадры – транспорту. 1941. № 13 (322). 24 марта.

[2] Кадры – транспорту. 1941. № 21 (330). 30 мая.

С десятью докладами выступили производственники – 20 % от общего количества выступивших участников. В работе конференции «приняли участие и выступали с докладами представители Томской железной дороги, бывшие студенты НИВИТа П. Т. Семешко, А. Н. Николаев, В. Я. Литвинов, А. П. Алексеев»[1]. Причем, для сравнения, на третьей научно-технической конференции (1940 г.) производственники сделали только три доклада. Все это наглядно показывает, подчеркивалось в редакционной статье, что «фронт научно-исследовательской работы в институте за истекший учебный год значительно расширился и что большее число научных работников, главным образом за счет молодых растущих кадров, включилось в общее дело научной разработки целого ряда актуальных вопросов, связанных с повседневной жизнью нашего железнодорожного транспорта»[2].

В принятой резолюции конференции подчеркивалось, что НИВИТ является одним из немногих вузов, в котором сочетание задач транспорта с задачами обороноспособности страны находит свое реальное воплощение в форме одновременной подготовки инженеров и командиров. И это обстоятельство налагает на весь коллектив научных работников института особую, весьма большую ответственность не только за качество работы над повышением своей собственной квалификации, но и за качество своей педагогической работы.

22 июня 1941 г. стало рубежным событием в жизни советского государства и общества, сразу разделившим жизнь до и во время войны. План НИВИТа по научно-исследовательской работе 1941 г. не будет выполнен. Из 25 тем, утвержденных ЦУУЗом на 1941 г., до начала войны институт успеет выполнить только девять, из них четыре оборонного значения[3]. Но суровые военные условия, повышение ответственности за результаты работы, приток эвакуированных из европейской части страны «корифеев» советской транспортной науки и высококвалифицированных профессорско-преподавательских кадров позволит коллективу НИВИТа занять в годы Великой Отечественной войны ведущее место среди вузов Новосибирска по развитию научно-исследовательской работы[4]. Несмотря на войну, пятая научно-техническая конференция НИВИТа состоится ровно через год, 29 июня – 2 июля 1942 г.[5]

---

[1] Тридцатилетие Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. С. 13.

[2] Шире развернем научно-исследовательскую работу // Кадры – транспорту. 1941. № 21 (330). 30 мая.

[3] *Добровольский А. В.*, *Манаков А. Л.* НИВИТ военного времени. С. 16.

[4] *Добровольский А. В.* Научно-исследовательская работа в НИВИТе в годы войны (1941–1945 гг.) // Проблемы формирования правового социального государства в современной России: материалы XIII Всерос. науч.-практ. конф. (Новосибирск, 13 декабря 2017 г.). Новосибирск, 2017. С. 36–38.

[5] Тридцатилетие Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. С. 44–45.

ГЛАВА 6
Система идейно-политического воспитания в вузе

Идейно-политическое воспитание в НИВИТе, как и во всех высших учебных заведениях того времени, обеспечивалось за счет преподавания соответствующих дисциплин гуманитарного цикла (основы марксизма-ленинизма, диалектический материализм, «Краткий курс истории ВКП(б)»), системной работы кружков марксистско-ленинского образования, деятельности общественно-политических организаций ВКП(б) и ВЛКСМ.

Как уже было отмечено выше, комиссия по партийной чистке (декабрь 1934 г.) вскрыла серьезные пробелы и недостатки в организации марксистско-ленинского воспитания преподавателей и слушателей НИВИТа. Руководство вуза совместно с партийной и комсомольской организацией предприняло во втором семестре 1934/35 учеб. г. определенные усилия для исправления ситуации, но их было явно недостаточно. По крайней мере, в годовом отчете института за 1935/36 учеб. г. тоже нет ни слова об этой важной составляющей идеологической работы, как и в отчете за 1936/37 учеб. г. Анализ приказов по личному составу и производственным вопросам показал, что в 1936 и 1937 гг. эти вопросы тоже ни разу не звучали в распорядительных документах руководства вуза, не считая приказов об увольнении преподавателей и отчислении слушателей как врагов народа. И только с 1938 г., после выхода «Краткого курса истории ВКП(б)», вопросы марксистско-ленинского образования и воспитания были поставлены во главу угла идейно-политической и воспитательной работы.

В первые годы НИВИТа вопросами идейно-политического воспитания полностью занимался партийный комитет. В июле 1935 г. партком решил организовать курсы пропагандистов со сроком обучения один месяц, чтобы подготовить их к началу партийной учебы. Этим пропагандистам предстояло проводить занятия в политкружках «История ВКП(б)». На заседании парткома утвердили список пропагандистов из 20 членов ВКП(б), подготовку программы и подбор преподавателей, общее руководство курсами возложили на члена парткома М. Красильникова[1]. В начале нового учебного года начальник института С. Е. Пропастин писал: «Итогом развернувшейся борьбы за право подписи рапорта наркомам явилось стимулирование успехов последних месяцев учебы истекшего года, нашедшего свое выражение в достижениях образца в ряде мероприятий по культурно-бытовым вопросам, широко развернутой физкультурной работе, четкой постановке марксистско-ленинского воспитания, резком повышении производственно-академических показателей»[2]. Как видим, в приоритетах руководителя вуза «постановка марксистско-ленинского воспитания» явно стоит не на первом месте.

Вопросы организации и качества политучебы по поручению парткома берет на контроль редакция газеты «Кадры – транспорту». В октябре 1935 г. на страницах газеты появляются небольшие статьи и заметки «Работа семинара», «Партпрос на специальности "Изыскания"», «Семинар работает еще плохо», в которых вскрываются организационные проблемы партийного просвещения:

[1] Курсы пропагандистов // Кадры – транспорту. 1935. № 20 (114). 22 июля.
[2] На пороге нового учебного года // Кадры – транспорту. 1935. № 21 (115). 6 сент.

отсутствие плана работы в ряде кружков, частая смена тематики занятий, низкая посещаемость занятий слушателями, отсутствие литературы[1]. Но это оказался единственный номер, в котором поднимались эти проблемы. При подведении итогов работы редакция потом самокритично признается, что газета пыталась взять под контроль вопросы политучебы, но не получилось[2].

Более месяца комсомольская организация вуза готовилась к диспуту по произведению Н. Островского «Как закалялась сталь». Ввиду небольшого количества экземпляров библиотека предложила организовать «проработку» книги при читальном зале. Как выяснила редакция, большинство из числа подготовившихся не имели представления о том, по каким вопросам им придется выступать, а некоторые расценивали предстоящий диспут как критику произведения Н. Островского с точки зрения его художественной ценности. Комитет комсомола поддержал инициативу библиотечных работников, так как «такой метод даст возможность выделить и заострить внимание на вопросах, подлежащих дискуссии»[3].

В январе 1936 г. вопросы идейно-политического воспитания впервые обозначаются в договоре социалистического соревнования между Новосибирским институтом военных инженеров железнодорожного транспорта и Томским электромеханическим институтом инженеров железнодорожного транспорта. В разделе «Марксистско-ленинское воспитание» записано три пункта: «1. Охватить сетью партийного просвещения основную массу беспартийных сотрудников, всех преподавателей и обслуживающий персонал (к 7 февраля 1936 г.). 2. В партийном кабинете к каждому занятию делать выставку рекомендуемой литературы. 3. С целью лучшей проработки и усвоения материала слушателями добиться такого положения, чтобы каждый член кружка приходил на занятия с конспектом по теме, по прочитанному дома материалу»[4]. В это же время впервые обращается внимание на качество знаний по гуманитарным дисциплинам[5].

С начала 1936 г. в институтской газете «Кадры – транспорту» стали публиковать планы политзанятий на месяц. Так, на 14 февраля в клубе НИВИТа была намечена общая лекция на тему «Партия в период Февральской и Октябрьской революций» (лектор М. М. Половкин). Далее по конкретным датам были расписаны занятия для кружков по истории ВКП(б), а также кружков по текущей политике[6]. Постепенно в практику работы школ политпросвещения вошел обмен докладчиками по той или иной тематике. Так, 14 октября 1936 г. очередную лекцию в НИВИТе на тему «Борьба партии с правыми» прочитал заместитель директора института народного хозяйства тов. Королев[7].

Новые задачи в сфере политпросвещения членов партии поставила V Новосибирская городская партийная конференция ВКП(б): «Организовать так полити-

[1] Семинар работает плохо // Кадры – транспорту. 1935. № 25 (119). 23 окт.
[2] Истекший год // Кадры – транспорту. 1935. № 31 (125). 11 дек.
[3] К предстоящему диспуту // Кадры – транспорту. 1935. № 31 (125). 11 дек.
[4] Договор социалистического соревнования между Новосибирским институтом военных инженеров железнодорожного транспорта и Томским электромеханическим институтом инженеров железнодорожного транспорта. Раздел 10. «Марксистско-ленинское воспитание» // Кадры – транспорту. 1935. № 5 (131). 24 янв.
[5] *Шерцингер*. На зачетах по политэкономии // Кадры – транспорту. 1935. № 5 (131). 24 янв.
[6] *Солонов*. План политзанятий на февраль 1936 г. // Кадры – транспорту. 1935. № 7 (133). 11 февр.
[7] 14 октября – очередная лекция по партпросу // Кадры – транспорту. 1936. № 3. 10 окт.



ческую учебу, чтобы каждый коммунист, на основе учения Ленина – Сталина, глубоко знал историю большевистской партии, знал роль Ленина и Сталина в создании партии, знал все этапы борьбы партии против меньшевиков и эсеров, против контрреволюционного троцкизма и зиновьевщины, правых оппортунистов, праволевацкого блока и против всех отклонений от генеральной линии партии»[1]. Обновленный партийный комитет НИВИТа (секретарь Е. И. Кочкина[2]) решил, что для обеспечения такой постановки политической учебы необходимо подобрать в институте достаточно подготовленных пропагандистов, организовать систематическое и квалифицированное руководство пропагандистскими семинарами и установить повседневную проверку и контроль за работой школ партийного просвещения. Как видим, созданная система политпросвещения пока еще ориентирована на членов партии и не охватывает беспартийных, несоюзную молодежь.

В начале 1937 г. коллектив НИВИТа был привлечен для проведения Всесоюзной переписи населения. На выполнение этой задачи институт выделил 490 лучших слушателей[3]. До начала переписи (6 января) все слушатели прошли курсы подготовки переписчиков, обошли закрепленные участки и провели соответствующую разъяснительную работу с населением. Важное государственное задание было выполнено с оценкой «отлично»[4]. Последующие контрольные обходы с 7 по 11 января и тщательная проверка всего переписного материала показала минимальное количество допущенных ошибок.

На начало 1937 г. в институте уже насчитывалось 75 кружков марксистско-ленинского воспитания, которые охватывали слушателей, профессорско-преподавательский состав, студентов рабфака, рабочих и служащих института и подсобных предприятий. Обращаем внимание на то, что за полтора года сеть политпросвещения в НИВИТе увеличилась в три раза. В составе партийной сети 42 кружка по истории ВКП(б), 25 – по текущей политике, восемь – по политграмоте[5]. В газете «Кадры – транспорту» отмечалось, что в текущем учебном году сеть политпроса работает более стабильно и регулярно, но есть еще проблемы, которые предстоит решить партийным организаторам курсов и секретарям комсомольских бюро, а именно: отдельные пропагандисты иногда приходят на занятия недостаточно подготовленными; плохо работает кабинет социально-экономических наук, который не может обеспечить пропагандистов ни литературой, ни наглядными пособиями; медленно растет посещаемость занятий. «Общий процент посещаемости по сети партпросвещения

---

[1] Задачи нашей парторганизации // Кадры – транспорту. 1936. № 4. 17 окт.

[2] ***Кочкина Екатерина Игнатьевна***, 1897 г. р., из семьи безземельных крестьян. Член РСДРП(б) с марта 1917 г. Рабочий стаж с 1909 г. – чернорабочая, домашняя прислуга, вертельщица, упаковщица. В годы Гражданской войны санитарка, санинструктор в отрядах Красной армии; председатель общегородского комитета комсомола (Вятка), инструктор губкома комсомола (Екатеринбург). В послевоенный период секретарь укома, райкома РКП(б), работник окружных отделов Дорпрофсожа, слушательница Академии железнодорожного транспорта им. И. В. Сталина (Ленинград, 1930–1933 гг.), начальник политотдела строительного участка железнодорожной магистрали Москва – Донбасс (1933–1935 гг.). В сентябре 1936 г. избрана секретарем партийной организации НИВИТа. См.: ГАНО. Ф. П-4. Оп. 18. Д. 6075. Л. 1, 1 об.

[3] *Абрамов*. Образцово выполним задание по переписи населения // Кадры – транспорту. 1936. № 12 (146). 26 дек.

[4] Сдадим переписной материал в отличном состоянии и в срок // Кадры – транспорту. 1937. № 2 (148). 12 янв.

[5] *Борисовский*. Повысить качество марксистско-ленинского воспитания // Кадры –транспорту. 1937. № 1 (147). 1 янв.

составляет 87–92 %, что крайне недостаточно»[1]. На ближайшее время поставлена задача повышения посещаемости кружков до 100 %.

Новая программа агитационно-пропагандистской работы среди молодежи была утверждена на бюро ЦК ВЛКСМ 17 декабря 1936 г. Программу комсомольского кружка по изучению основных моментов истории ВКП(б) опубликовали в специальном выпуске газеты «Кадры – транспорту» за 23 февраля 1937 г. В этой программе была расписана тематика 21 политзанятия, прилагался список литературы. Так начиналась история сети комсомольского политпросвещения.

Начальник института совместно с профкомом и комитетом комсомола установили переходящее Красное знамя и денежную премию лучшей группе института, которая покажет наивысшие показатели в академической и политической учебе, основанные на развернутом соцсоревновании. Комитет комсомола также учредил переходящее Красное знамя для курсовой комсомольской организации за лучшую постановку комсомольской работы в области академической и политической учебы, агитационно-политической, культурно-массовой и военно-физкультурной деятельности[2].

Политические процессы 1937 г. упорно втягивали в водоворот событий все большие массы. В постановлении парткома НИВИТа от 3 февраля 1937 г. записано: «Партком признает своей грубейшей политической ошибкой, что он не занимался достаточно глубоким изучением кадров института, не ставил со всей большевистской остротой перед начальником института вопросы об очищении института от чуждых и враждебных элементов»[3]. И первых три пункта постановления напрямую отразили задачи парторганизации по идейно-политическому воспитанию коллектива: «1. Перестроить всю партийную, агитационно-пропагандистскую, политико-массовую работу среди беспартийных, проводя ее дифференцированно в соответствии с культурно-политическим уровнем отдельных групп работников и учащихся института. 2. В ближайшее время при участии райкома ВКП(б) закончить проверку оставшихся непроверенными пропагандистов. 3. Выделить в каждой группе не позднее 15 февраля агитаторов и чтецов из лучших, политически грамотных коммунистов и комсомольцев, проверив индивидуально каждого и развернув повседневно агитационную работу таким образом, чтобы агитация была политически заостренная, действенная, идейно насыщенная, могущая вооружить слушателей, научных работников, рабочих и служащих на борьбу со всякими врагами нашей социалистической родины»[4].

Февральский Пленум ЦК ВКП(б) 1937 г. принял решение о проведении выборов парторганов и призвал провести очередную отчетно-выборную кампанию на основе критики и самокритики всей партийной работы. Первого апреля 1937 г. газета «Кадры – транспорту» опубликовала доклад И. В. Сталина на мартовском Пленуме ЦК ВКП(б) «О недостатках партийной работы и мерах ликвидации троцкистских и иных двурушников».

---

[1] *Борисовский*. Повысить качество марксистско-ленинского воспитания // Кадры –транспорту. 1937. № 1 (147). 1 янв.

[2] Премия лучшей группе // Кадры – транспорту. 1937. № 6 (152). 27 февр.

[3] Постановление парткома от 3 февраля 1937 г. // Кадры – транспорту. 1937. № 5 (151). 10 февр.

[4] Там же.



Собрание актива НИВИТа, на котором был заслушан доклад начальника института Н. И. Матвеева «Об итогах работы Пленума ЦК ВКП(б)», растянулось на целых четыре дня (11–14 апреля). На этом собрании присутствовало 400 чел., в том числе свыше 150 беспартийных. По докладу Н. И. Матвеева развернулись оживленные прения, в ходе которых выступили 42 чел. (из 70 записавшихся)[1]. Резкой критике подверглось все руководство института, партком, профком и комитет комсомола.

«Проходившее собрание институтского актива показало, – писали «Кадры – транспорту», – что в нашей партийной организации не все товарищи, даже из активистов, в полной мере усвоили решения пленума. К числу этих товарищей нужно отнести также и начальника института тов. Матвеева, который в своем докладе не только не вскрыл все недостатки, но даже попытался замазать их и свести дело к "достижениям"»[2]. В адрес партийного комитета было прямо сказано, что «вопросы марксистско-ленинской учебы не стояли в центре внимания работы парткома»[3]. Досталось и редакции газеты «Кадры – транспорту», которая «совсем не занимается вопросами партийной работы; политическое воспитание студентов института не освещается на ее страницах»[4]. На собрании актива слушатель Н. Борисовский заявил: «Кафедра социально-экономических дисциплин была сплошь засорена троцкистским охвостьем. Необходимо срочно укрепить эту кафедру и обеспечить преподавание по этим дисциплинам в духе большевизма»[5].

Собрание актива НИВИТа единодушно одобрило решение Пленума ЦК ВКП(б) об исключении из партии реставраторов капитализма Бухарина и Рыкова, потребовало от начальника института тов. Матвеева, замначальника по учебной части тов. Орлика, начальников факультетов, руководителей партийных и общественных организаций института решительного изжития вскрытых на активе недостатков и извращений в руководстве и работе института[6].

С этого времени начинается решительная кампания по повышению роли комсомольских организаций в улучшении качества политучебы. Так, собрание комсомольцев I курса факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» подвергло резкой критике свое курсовое бюро, которое не занималось вопросами политического воспитания слушателей. Выступающие указывали, что часто меняются пропагандисты, посещаемость политзанятий составляет не более 60 % и бюро не принимает меры к прогульщикам. Общее собрание вывело из курсового бюро И. Борисова – ответственного за эту работу и избрало на его место отличника учебы тов. Рускевича[7]. В институтской газете появился ряд статей о лучших агитаторах и пропагандистах из числа слушателей – С. Амелине, В. Штырляеве[8]. Позднее в числе лучших институтских пропагандистов-аги-

[1] Собрание актива НИВИТа // Кадры – транспорту. 1937. № 16 (162). 19 апр.

[2] Боевая проверка партийных кадров // Кадры – транспорту. 1937. № 15 (161). 16 апр.

[3] Вскрыть все недостатки в партийной работе // Кадры – транспорту. 1937. № 16 (162). 19 апр.

[4] В окружении тупого равнодушия // Кадры – транспорту. 1937. № 15 (161). 16 апр.

[5] На проверке у масс // Кадры – транспорту. 1937. № 16 (162). 19 апр.

[6] Постановление собрания актива НИВИТа по вопросу об итогах Пленума ЦК ВКП(б) // Кадры – транспорту. 1937. № 16 (162). 19 апр.

[7] МЛВ на I курсе // Кадры – транспорту. 1937. № 9 (153). 8 марта.

[8] Хороший пропагандист ; Агитационная работа завладела мною // Кадры – транспорту. 1937. № 13 (159). 2 апр.

таторов стали называть слушателей Б. Кришталя, А. Шутова, М. Войченко, А. Халецкого, Т. Глебова, А. Адинина, А. Калиничева и других, «которые были не только отличниками учебы, но и общественниками, организаторами»[1].

В июне 1937 г. состоялись перевыборы профсоюзных органов. Впервые они проводились по новому принципу – закрытым (тайным) голосованием. В ходе жарких дебатов на профсоюзном собрании обсуждались 40 кандидатур, в списки для тайного голосования внесли 29 чел. Тайным голосованием был избран профком НИВИТа из восьми человек и ревизионная комиссия из трех человек[2]. В новый состав профкома НИВИТа попали преимущественно слушатели: В. Этитейн – председатель, И. Полянский – заместитель председателя, А. А. Алексеев, Прохоров, Н. Дощечкин, Н. Горбунов, Л. Исаков, Вяткин[3]. Впрочем, забегая вперед, можно сказать, что через три месяца на отчетно-выборном комсомольском собрании полностью, за исключением слушателя В. Васильченко, обновится и состав комитета комсомола института[4].

В начале нового учебного года отдел партийной пропаганды и агитации ЦК партии утвердил Программу по истории ВКП(б) для партийных кружков[5]. «Мы должны усиленно работать над тем, – писала газета «Кадры – транспорту», – чтобы наши партийные, комсомольские кадры, слушательский, профессорско-преподавательский состав повышали свой идейно-политический уровень, изучая произведения Маркса, Энгельса, Ленина и Сталина»[6]. А вот в редакционной статье начальника института Н. И. Матвеева «За большевистское овладение наукой», посвященной началу нового учебного года, о задачах коллектива по марксистско-ленинскому воспитанию не было ни слова[7]. Правда, в этом же номере была напечатана статья члена парткома П. Полунина о планах по развертыванию системы партийно-комсомольского просвещения на 1937/38 учеб. г., но это нисколько не оправдывало руководителя, который явно игнорировал последние директивные указания правящей партии.

В конце 1937 г. работа партийной организации НИВИТа была подвергнута жесткой критике на страницах областной газеты «Советская Сибирь». Партийный комитет института был обвинен в том, что «слабо руководил политическим воспитанием студентов», а сеть партийно-комсомольского просвещения оказалась «в полуразваленном состоянии»[8]. В вину парткому ставилось то, что на занятия кружков политшколы 14 ноября не пришли почти половина слушателей, а на политзанятие 14 декабря не явилось более 200 чел. В то же время, указывалось в статье, партком даже не вынес на рассмотрение вопрос о состоянии дисциплины в сети комсомольского политпросвещения. Там же указывалось, что работа семинара пропагандистов проводилась «на низком идейно-политическом уровне» и часто срывалась. Некоторые пропагандисты приходили на занятия не

---

[1] Тридцатилетие Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. С. 21.
[2] Выборы по-новому // Кадры – транспорту. 1937. № 20 (166). 10 июня.
[3] Состав нового профкома НИВИТа // Там же.
[4] Новый состав комитета комсомола // Кадры – транспорту. 1937. № 31 (177). 3 нояб.
[5] Программа по истории ВКП(б) для партийных кружков // Кадры – транспорту. 1937. № 26 (172). 16 сент.
[6] Овладеть большевизмом // Там же.
[7] *Матвеев Н. И.* За большевистское овладение наукой // Кадры – транспорту. 1937. № 23 (169). 2 сент.
[8] Советская Сибирь. 1937. 28 дек.

подготовленными, поэтому занятия в кружках политпроса проходили вяло и скучно. А отдельные пропагандисты вообще не проводили занятий, прикрываясь объективными причинами[1]. Областная газета обвинила партком института в забвении того, что советский инженер должен не только овладеть высотами технических знаний, но и быть политически грамотным руководителем. «Наш инженер, – писала «Советская Сибирь», – партийный и непартийный большевик, должен овладеть большевизмом»[2]. Парткому НИВИТа рекомендовалось в кратчайшие сроки исправить положение с партийно-комсомольским просвещением в институте. Дзержинскому райкому партии предлагалось проверить работу парткома НИВИТа и оздоровить партийное руководство.

Важное место в системе идейно-политического воспитания коллектива стала занимать подготовка к государственным праздникам. Впервые это «опробировали» в 1937 г. на примере подготовки к празднованию XX годовщины Октябрьской революции. В институте был проведен вечер воспоминаний участников Октября, тематические беседы на эту тему со слушателями, рабочими и служащими, торжественный вечер коллектива. Впервые перед праздником красочно оформили учебные корпуса и общежития, провели конкурс стенных газет[3]. В праздничные дни в институте работали выставки «Художественная и общественно-политическая литература, отражающая Октябрьскую революцию», «Наши достижения за 20 лет», «Достижения института к дню пятилетия», «Военный отдел»[4]. По такому же сценарию затем осуществлялась подготовка к празднованию XX годовщины Рабоче-крестьянской Красной армии и Флота, к первомайским торжествам[5].

Большая агитационно-массовая работа была проведена коллективом НИВИТа в период подготовки и проведения выборов в Верховный Совет СССР (12 декабря 1937 г.). В институте прошли собрания и митинги по поводу выдвижения кандидатов в Совет Союза и Совет национальностей, их согласия баллотироваться в различных избирательных округах и т. д.[6] НИВИТ выделил 380 чел. для работы на избирательных участках № 19, 53, 54, 55 в качестве агитаторов и звеньевых, еще 40 чел. работали на агитпунктах. Слушатели-агитаторы каждую пятидневку проводили беседы с избирателями, помогали организовывать собрания и митинги[7]. На всех участках, закрепленных за НИВИТом, выборы прошли на высоком организационном и политическом уровне: «Избиратели проявили большую активность. В голосовании приняли

[1] Советская Сибирь. 1937. 28 дек.

[2] Там же.

[3] Приказ по НИВИТу № 213-б от 28.11.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 36.

[4] *Радченко П.* Подготовка к Великой годовщине // Кадры – транспорту. 1937. № 28 (174). 11 окт.

[5] *Бирюков П.* Достойно встретим XX-летие РККА // Кадры – транспорту. 1938. № 6 (191). 12 февр. ; *Радченко П.* Подготовка к первомайским торжествам // Кадры – транспорту. 1938. № 15 (201). 23 апр.

[6] Предвыборное собрание коллектива НИВИТа ; Делегаты от НИВИТа на окружное предвыборное совещание // Кадры – транспорту. 1937. № 30 (176). 28 окт. ; *Радченко П.* Общеинститутский митинг: Постановление митинга слушателей, командиров и профессорско-преподавательского состава НИВИТа // Кадры – транспорту. 1937. № 29 (175). 17 окт. ; *Радченко П.* Митинг радости и счастья // Кадры – транспорту. 1937. № 34. 19 нояб.

[7] *Завадский*. Как работает звено агитаторов // Кадры – транспорту. 1937. № 28 (174). 11 окт. ; Больше внимания избирательному участку ; Агитаторы на участке // Кадры – транспорту. 1937. № 35 (181). 28 нояб.

участие около 100 % избирателей»[1]. После первой избирательной кампании вскоре наступила вторая – выборы в Верховный Совет РСФСР[2]. Новая избирательная кампания начиналась за два месяца до выборов – с 26 апреля 1938 г.[3]

На очередном митинге слушателей, профессорско-преподавательского состава по поводу приговора Военной коллегии Верховного суда СССР над «право-троцкистским блоком» коллектив НИВИТа вновь продемонстрировал поддержку курса большевистской партии и ее вождя И. В. Сталина[4].

Подведение итогов социалистического соревнования с Томским институтом вновь указало на ряд пробелов в работе сети политпросвещения, в том числе большой процент непосещения занятий по неуважительной причине: «Здесь все еще существует беззубость ряда комсомольских и профсоюзных организаций в вопросах борьбы за повышение посещаемости»[5]. В то же время участники отчетно-выборного партийного собрания НИВИТа констатировали, что в текущем году «значительно улучшена сеть кружков партийного просвещения, подобраны и проверены пропагандисты, организованы семинары для агитаторов и пропагандистов, установлены твердые дни консультаций квалифицированными преподавателями»[6]. Новый состав партийного комитета был обновлен на 90 %, секретарем парткома избрали Г. Г. Балабанова.

В годовом отчете института за 1937/38 учеб. г. впервые появляется отдельный раздел, посвященный марксистско-ленинскому воспитанию. Этот раздел станет составной частью отчетов руководителей об идейно-политической работе во вверенных им коллективах на многие десятилетия. В разделе «Овладение большевизмом» руководство НИВИТа информировало, что работа по изучению трудов классиков марксизма-ленинизма была развернута в институте с начала учебного года. «Политической учебой, – записано в отчете, – был охвачен почти поголовно весь коллектив учащихся, научных работников, рабочих и служащих»[7]. Весь профессорско-преподавательский состав проходил обучение в трех партийных кружках, девять преподавателей сами являлись пропагандистами. Для рабочих и служащих работали 14 кружков. В систему марксистско-ленинского воспитания слушателей были включены 76 кружков (охват 1 183 чел.), 15 общеинститутских лекций, три тематические конференции, а также еженедельные «политчитки во всех группах по вопросам текущей политики»[8]. Кабинет социально-экономических наук обеспечивал пропагандистов литературой по тематике политзанятий, устраивал выставки рекомендуемой литературы. В течение

---

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 16.

[2] *Абрамов*. Готовимся к выборам в Верховный Совет РСФСР // Кадры – транспорту. 1938. № 8 (194). 23 февр.

[3] Постановление Президиума Всероссийского центрального исполнительного комитета «О дне выборов в Верховный Совет РСФСР» // Кадры – транспорту. 1938. № 15 (201). 23 апр.

[4] Резолюция митинга слушателей, профессорско-преподавательского состава по поводу приговора Военной коллегии Верховного суда СССР над «право-троцкистским блоком» // Кадры – транспорту. 1938. № 10 (196). 19 марта.

[5] *Титаев Е*. Некоторые итоги социалистического соревнования с Томским институтом // Кадры – транспорту. 1938. № 12 (198). 31 марта.

[6] *Полунин П*. Отчетно-выборное партийное собрание // Кадры – транспорту. 1938. № 17 (203). 5 мая.

[7] Отчет НИВИТа по учебно-методической работе за 1937/38 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 15.

[8] Там же.

года для пропагандистских кадров в институте работали три теоретических семинара, специальные курсы, на которых обучено 25 чел.

В июне 1938 г. ЦУУЗ НКПС впервые организовал курсы повышения политического уровня преподавателей подведомственных высших учебных заведений. С 1 июля по 1 августа на учебу в Москву были откомандированы: профессор В. Е. Еврейсков, доценты А. А. Савелов, С. Ф. Мацкевич, Г. М. Ежков, ассистенты Г. А. Коновалов, Г. И. Григоров, Н. С. Мещеряков, И. П. Семин, И. А. Суслов, А. И. Крылов, Ф. Г. Голицын, А. И. Икингрин[1]. С 1 августа на эти же курсы были посланы еще девять преподавателей[2].

Новый 1938/39 учеб. г., как и предыдущие, начался с комплектования сети политкружков, налаживания учебы пропагандистов. Дефицит кадров на кафедре социально-экономических дисциплин (в результате репрессий) привел к тому, что квалифицированных преподавателей гуманитарных дисциплин в институте почти не осталось. Вот как описывал занятия для пропагандистов слушатель группы 213 И. Эзрох: «Последний семинар пропагандистов, проводимый тов. Сусловым, был неудовлетворительным: он прошел вяло; тов. Суслов, не подготовившись к проведению семинара, на многие вопросы пропагандистов не смог дать ответов, или отвечал неясно, путанно. При подготовке к занятиям часто возникают отдельные неясные вопросы и разрешить их не с кем»[3].

На отчетно-выборном комсомольском собрании, которое проходило в течение трех дней (16, 17, 19 октября), работа комитета комсомола подверглась жесточайшей критике, в том числе и за упущения на ряде направлений идейно-политической работы. Слушатель рабфака И. Полянский обвинил комитет комсомола в отрыве от комсомольского актива: «Актив не собирали, не инструктировали, не организовывали для работы. Он был предоставлен самому себе. В результате комитет не имел прочной опоры в виде актива и низовых комсомольских организаций»[4]. На этом же собрании И. Д. Полянский был избран секретарем комитета комсомола института[5]. В передовой статье за 21 октября 1938 г. газета «Кадры – транспорту» поставила ряд вопросов об улучшении преподавания социально-экономических дисциплин в вузе, а также о перестройке марксистско-ленинского воспитания слушательского и преподавательского состава[6].

После выхода в свет «Краткого курса истории ВКП(б)» интерес к изучению истории большевистской партии стал резко возрастать. Для примера приводим подборку заметок в газете «Кадры – транспорту» на эту тему: «За овладение революционной теорией», «Слушатели проявляют большой интерес к изучению истории ВКП(б)», «Включить изучение истории ВКП(б) в учебную программу института»[7]. Постановление ЦК ВКП(б) от 14 ноября 1938 г. «О постановке партийной пропаганды в связи с выпуском «Краткого курса истории ВКП(б)» стало крупнейшим событием в идейной жизни не только большевистской партии, но и

---

[1] Приказ по НИВИТу № 111-е от 27.06.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 321.

[2] Приказ по НИВИТу № 131 от 22.07.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 402.

[3] *Эзрох И.* Комитет мало занимался воспитанием пропагандистов // Кадры – транспорту. 1938. № 20 (206). 21 окт.

[4] *Полянский И.* В комсомольском хозяйстве беспорядок // Кадры – транспорту. 1938. № 20 (206). 21 окт.

[5] Кадры – транспорту. 1938. № 21 (207). 29 окт.

[6] За овладение революционной теорией // Кадры – транспорту. 1938. № 20 (206). 21 окт.

[7] Кадры – транспорту. 1938. № 20 (206). 21 окт.

всего советского народа[1]. В институтской газете, как и положено, появились статьи и заметки, поддерживающие курс партии[2]. При подготовке к зимней экзаменационной сессии впервые стали акцентировать внимание на сдачу дисциплин гуманитарного цикла.

В январе 1939 г. ВКВШ при СНК СССР разработал порядок преподавания марксизма-ленинизма в высшей школе на основе Постановления ЦК ВКП(б) о партийной пропаганде и издал приказ «О постановке преподавания марксизма-ленинизма в высшей школе» (приказ № 9 от 11 января 1939 г.). Со второй половины 1938/39 учеб. г. в высших учебных заведениях взамен самостоятельных курсов различных социально-экономических дисциплин вводился единый курс «Основы марксизма-ленинизма» в объеме 220 ч, а в экономических и юридических вузах и на экономических факультетах вузов и втузов – 270 ч[3]. ВКВШ обязал до 1 февраля 1939 г. разработать план нового курса, на факультетах вузов и втузов, где были установлены государственные экзамены, вводился экзамен по курсу «Основы марксизма-ленинизма». Вместо кафедр социально-экономических наук, диалектического и исторического материализма, ленинизма и истории ВКП(б) во всех вузах предписывалось создать единые кафедры марксизма-ленинизма[4]. Существующие кафедры политической экономии сохраняли свой самостоятельный статус.

Во исполнение приказа ВКВШ при СНК СССР в феврале 1939 г. в НИВИТе было введено преподавание курса «Основы марксизма-ленинизма» по кафедре социально-экономических дисциплин, которую вскоре переименуют в кафедру «Основы марксизма-ленинизма»[5]. Заведующему кафедрой доц. Я. Г. Дерягину, согласно директивным указаниям, было поручено обеспечить преподавание курса на высоком уровне. Для обучения новой дисциплине на кафедру принимаются старшими преподавателями Т. Н. Гладкова, Г. Н. Юдахин. Штатный состав кабинета основ марксизма-ленинизма расширился до пяти человек[6].

В годовом отчете за 1938/39 учеб. г. политико-массовой работе отведено уже более двух страниц. Во-первых отмечалось, что «выход учебника "Краткий курс истории ВКП(б)" вызвал большой подъем как среди слушателей, так и среди профессорско-преподавательского состава. В первом семестре, до включения в план курса «Основы марксизма-ленинизма», большинство слушателей изучали историю ВКП(б) самостоятельно, за некоторым исключением занимающихся в кружках»[7]. Со второго семестра курс «Основы марксизма-ленинизма» ввели во

---

[1] Полный текст Постановления ЦК ВКП(б) «О постановке партийной пропаганды в связи с выпуском "Краткого курса истории ВКП(б)"» был опубликован в институтской газете. См.: Кадры – транспорту. 1938. № 24 (210). 20 нояб.

[2] *Власов П*. Молодежи необходимо овладевать большевизмом ; *Радченко П*. Решающее значение имеет качество партийной пропаганды ; *Катков Д*. За индивидуальное глубокое изучение истории ВКП(б) ; *Титаев*. Боевая программа по овладению большевизмом ; *Гусев В*. Овладею знанием марксизма-ленинизма // Кадры – транспорту. 1938. № 24 (210). 20 нояб.

[3] Преподавание марксизма-ленинизма в высшей школе. Беседа с председателем Всесоюзного комитета по делам высшей школы при СНК СССР тов. Кафтановым (перепечатка из газеты «Известия») // Кадры – транспорту. 1939. № 4 (221). 27 янв.

[4] Преподавание марксизма-ленинизма в высшей школе // Кадры – транспорту. 1939. № 3 (220). 21 янв.

[5] Приказ по НИВИТу № 66 от 11.02.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 405.

[6] Приказ по НИВИТу № 145 от 11.04.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 374.

[7] Отчет о работе Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта за 1938/39 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 20.

все учебные планы. Бывший кабинет социально-экономических наук был переименован в кабинет марксизма-ленинизма и коренным образом модернизирован: приобретена новая мебель (столы, шкафы, витрины), выписана новая литература, закуплены наглядные пособия, альбомы, диаграммы. На создание «соответствующей обстановки для лучшего изучения классиков марксизма-ленинизма затрачено средств свыше 30 тыс. р.»[1]. Кафедре социально-экономических наук поручили специально заниматься вопросами повышения идейно-политического уровня всего коллектива, в кабинете «даются консультации по всем вопросам овладения большевизмом как для слушателей, обслуживающего персонала, так и для профессорско-преподавательского состава»[2].

За отчетный год в институте проведена 21 лекция, в том числе по истории ВКП(б) – 12, международному положению – 4, по вопросам текущей политики – 5. По вопросам марксизма-ленинизма организованы две теоретических конференции. Коллектив НИВИТа провел встречу с депутатом Верховного Совета СССР, профессором Новосибирского медицинского института В. Д. Мыш[3]. В этом же отчете отмечалось, что за истекший период институт принял активное участие в проведении Всесоюзной переписи населения, получив за работу оценки «отлично» и «хорошо». В организации и проведении переписи участвовало 57 инструкторов и 210 счетчиков[4]. Агитационно-массовая работа на выборах в Верховный Совет РСФСР (26 июня) руководством вуза почему-то была отнесена к этому отчетному периоду, хотя полностью осуществлялась в рамках 1937/38 учеб. г. Летом 1939 г. на курсы повышения квалификации в Москву были командированы сроком на месяц восемь преподавателей, потом дополнительно еще трое[5].

В задачах на новый 1939/40 учеб. г. начальник института впервые акцентировал внимание на задачах коллектива в сфере идейно-массовой работы. Н. И. Матвеев отметил, что в прошедшем учебном году в вузе «широко развернута работа по коммунистическому воспитанию, по овладению марксистско-ленинско-сталинской теорией. На проведенных 18 теоретических конференциях по изучению "Краткого курса истории ВКП(б)" активно выступали научные работники и слушатели с интересными докладами»[6]. «В текущем учебном году, – продолжал начальник института, – путем глубокого изучения материала, проведением теоретических конференций должны быть еще более повышены отличные и хорошие оценки по основам марксизма-ленинизма. Близятся выборы в местные советы депутатов трудящихся. Выборы – серьезный политический экзамен для нашей страны. Выборам будет предшествовать широкая агитационная и разъяснительная работа»[7].

Предстоящую годовщину выхода в свет «Краткого курса истории ВКП(б)» решили отметить на самом высоком уровне. Начало кампании положила статья

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 20 об.
[2] Там же.
[3] Там же.
[4] Там же. Л. 21.
[5] Приказ по НИВИТу № 254 от 07.07.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 222.
[6] *Матвеев Н.* Задачи нового учебного года // Кадры – транспорту. 1939. № 29 (246). 5 сент.
[7] XXV Международный юношеский день // Там же.

главного партийного идеолога Е. М. Ярославского[1]. Институтская газета «Кадры – транспорту» писала: «Постановление ЦК партии «О постановке партийной пропаганды в связи с выпуском "Краткого курса история ВКП(б)"» нанесло сильнейший удар по той кустарщине и формализму в деле изучения основ марксизма-ленинизма, которые до этого существовали в институте»[2]. Далее редакция отмечала, что проведена большая работа, которая принесла несомненные успехи. И самое главное, подавляющее большинство преподавателей, научных работников, слушателей и обслуживающего персонала «питают живейший интерес» к изучению основ марксизма-ленинизма. Ярким свидетельством этого могут служить прошедшие теоретические конференции и первые результаты экзаменов по дисциплине «Основы марксизма-ленинизма». В этом же номере начальник кафедры Я. Г. Дерягин представил развернутый отчет о работе кафедры марксизма-ленинизма за полгода[3]. Позднее, в день выхода исторического решения ЦК ВКП(б), в институтской газете были напечатаны соответствующие статьи преподавателей и слушателей. «Десятки теоретических конференций, проведенных за это время в институте, – писал слушатель Е. Титаев, – семинары, самостоятельная работа над трудами Маркса – Энгельса – Ленина – Сталина ярко свидетельствуют о том огромном идейно-политическом подъеме, которым охвачен весь коллектив НИВИТа»[4].

В целях повышения престижа и статуса преподавателей кафедр марксизма-ленинизма, с учетом возрастающей нагрузки по общественной линии, в 1939/40 учеб. г. им повысили оплату труда. Так, начальник кафедры Я. Г. Дерягин стал получать заработную плату по ставке профессора и учебной нагрузке 420 ч/год. Старшие преподаватели кафедры И. Е. Анфилофьев, И. А. Суслов, Ф. Н. Радкевич, В. Н. Березин и преподаватель А. П. Кузнецова по оплате труда были приравнены к ставке доцента[5]. По состоянию на 15 декабря 1939 г. на кафедре «Основы марксизма-ленинизма» уже трудились девять человек, в том числе один доцент (начальник кафедры), четыре старших преподавателя, четыре преподавателя[6].

В октябре 1939 г. командование и партбюро разрабатывают и утверждают положение о Доске почета института. Что примечательно, на Доску почета заносятся лучшие сотрудники и слушатели вуза, сочетающие хорошую работу (отличную учебу) с активной общественной работой[7]. Первыми были занесены на Доску почета слушатели М. Кузнецов, В. Этитейн, А. Яковлев, П. Богуш, С. Гращенков, П. Кыштымов, М. Смирнов, А. Вонда, А. Франко, Н. Фадеев, М. Шурек[8].

---

[1] *Ярославский Е. М*. К годовщине выхода «Краткого курса истории ВКП(б)» // Кадры – транспорту. 1939. № 30 (247). 15 сент.

[2] Могучее идейное оружие большевизма // Кадры – транспорту. 1939. № 30 (247). 15 сент.

[3] *Дерягин*. Полгода работы кафедры марксизма-ленинизма // Кадры – транспорту. 1939. № 30 (247). 15 сент.

[4] *Титаев Е*. Боевая программа овладения большевизмом ; *Богуш П*. Как мы выполняем решение ЦК ВКП(б) ; *Костенко*. С любовью изучают марксизм-ленинизм // Кадры – транспорту. 1939. № 38 (255). 15 нояб.

[5] Приказ по НИВИТу № 339 от 23.09.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 113.

[6] Приказ по НИВИТу № 432 от 15.12.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 13.

[7] Положение о Доске почета // Кадры – транспорту. 1939. № 35 (252). 17 окт.

[8] Доска Почета // Кадры – транспорту. 1939. № 38 (255). 15 нояб. ; Тридцатилетие Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. С. 22.

В практике работы нашего вуза появляется новая форма политической работы со слушателями – групповые теоретические конференции. Первая такая конференция была проведена на тему «Марксистско-ленинское учение о государстве». «Опыт работы группы 304, – писал Е. Титаев, – должен стать достоянием всех слушателей и помочь им еще лучше организовать изучение основ марксизма-ленинизма»[1]. Шестидесятилетие со дня рождения И. В. Сталина было отмечено в институте тематическим выпуском газеты «Кадры – транспорту», торжественным собранием коллектива[2]. Профессорско-преподавательский состав НИВИТа предложил отказаться от кружковой работы и перейти на самостоятельное изучение истории ВКП(б). В парткабинете были организованы ежедневные консультации для преподавателей, самостоятельно изучающих историю партии, проведены научные конференции по отдельным главам краткого курса. В целях подготовки профессиональных кадров пропагандистов и оказания действенной помощи работникам железных дорог в овладении основами марксизма-ленинизма партком совместно с командованием института командировал 60 чел. в вечерний университет марксизма-ленинизма, организованный при городском комитете ВКП(б)[3].

На выборах в местные советы депутатов трудящихся (декабрь 1939 г.) НИВИТ выдвинул кандидатов в городской совет: по избирательному участку № 426 – начальника факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» С. Ф. Мацкевича, по участку № 425 – преподавателя кафедры «Химия» К. Ф. Кузнецову, по участку № 424 – слушателя II курса В. В. Фадеева, по участку № 429 – секретаря Дзержинского районного комитета ВКП(б), бывшего секретаря парткома института Г. Балабанова, по участку № 430 – председателя военного трибунала СибВО И. А. Ваганова, по участку № 428 – заведующего хирургическим отделением клинической больницы Д. В. Мыш, по участку № 313 – слушателя Н. Н. Демина. В Дзержинский районный совет депутатов выдвинули баллотироваться преподавателя графики К. А. Балаеву, доцента Л. К. Кудряшова, капитана А. А. Балдина, слушателей Н. А. Танина, А. А. Сачкову, В. Е. Верховодова, заведующего отделом пропаганды Дзержинского райкома ВЛКСМ И. Н. Гулина, домохозяйку А. Г. Штырляеву[4]. На время избирательной кампании шесть слушателей института были освобождены от занятий для работы заведующими агитпунктами, 22 чел. направлены для проведения агитации в поездах дальнего следования[5].

На зимней сессии слушатели института впервые сдавали экзамен по новой дисциплине. «Первые дни экзаменационной сессии по «Основам марксизма-ленинизма» на II курсе, – писал преподаватель В. Н. Березин, – наглядно показывают значительный рост идейно-политического уровня студентов. Расширился

---

[1] *Титаев Е.* Теоретическая конференция // Кадры – транспорту. 1939. № 43 (260). 5 дек.

[2] Кадры – транспорту. 1939. № 46 (263). 21 дек.

[3] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 14 об. ; *Григоров г.* Пропаганде марксизма-ленинизма больший размах // Кадры – транспорту. 1939. № 42 (259). 1 дек.

[4] Шире агитацию за кандидатов блока коммунистов и беспартийных ; Наши кандидаты // Кадры – транспорту. 1939. № 41 (258). 28 нояб. ; Наши кандидаты // Кадры – транспорту. 1939. № 42 (259). 1 дек.

[5] Приказ по НИВИТу № 437 от 22.12.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 5 ; Приказ по НИВИТу № 439 от 22.12.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 7.

кругозор и понимание вопросов нашей партии, международного положения, глубокое понимание основных вопросов истории партии и марксистско-ленинской теории»[1]. О первых результатах сдачи экзамена поделились впечатлениями старшие преподаватели И. А. Суслов, Ф. Н. Радкевич[2].

На отчетно-выборном собрании парторганизации НИВИТа (19–21 февраля) отмечалось, что кафедра марксизма-ленинизма добилась значительного успеха в постановке марксистско-ленинского обучения. «В зимней зачетной сессии основы марксизма-ленинизма сданы по институту на "отлично" и "хорошо" – 81,7 %»[3]. За высокие показатели и умелое сочетание производственной и общественной работы на институтскую Доску почета были занесены 18 чел., в том числе 10 преподавателей[4]. На слете отличников учебы большой группе слушателей и преподавателй были вручены премии горкома партии и горсовета. В числе премированных были проф. В. Е. Еврейсков, столяр-стахановец Ф. В. Щеголев и 30 студентов, среди них отличники учебы И. Громов, В. Верховодов, А. Киселев и др.[5]

Новосибирский обком ВКП(б) 19 февраля 1940 г. заслушал отчет начальника кафедры «Основы марксизма-ленинизма» Я. Г. Дерягина о работе кафедры по марксистско-ленинскому воспитанию студенчества. В решении бюро обкома отмечалось: «Большинство преподавателей основ марксизма-ленинизма повысили свой идейно-политический уровень, улучшили качество своей работы, повысилась роль кафедры марксизма-ленинизма как ведущей кафедры в деле марксистско-ленинского воспитания студенчества, профессорско-преподавательского состава»[6].

В апреле 1940 г. в институте состоялась трехдневная теоретическая конференция научных работников по книге В. И. Ленина «Материализм и эмпириокритицизм». Ввиду исключительного политического значения данного мероприятия начальникам факультетов и кафедр приказывалось не планировать на эти дни дополнительных занятий и консультаций, обеспечить активное участие в конференции работников кафедр[7]. На четырех заседаниях конференции (по вечерам) присутствовали 276 чел., с основными докладами выступили начальник кафедры «Основы марксизма-ленинизма», доц. Я. Г. Дерягин, канд. хим. наук, доц. К. С. Курындин, начальник кафедры «Теоретическая механика», доц. Л. К. Кудряшов, ассист. кафедры «Организация движения» П. А. Холопов. В прениях с содокладами выступили 12 чел.[8] Завершение очередного учебного года в сети политпросвещения было поставлено под контроль парткома и комитета комсомола.

---

[1] *Березин В*. Учесть уроки первых дней зачетной сессии // Кадры – транспорту. 1940. № 2 (266). 8 янв.

[2] *Суслов И*. На «отлично» сдать экзамен по «Основам марксизма-ленинизма» // Кадры – транспорту. 1940. № 2 (266). 8 янв. ; *Радкевич*. Лучше работать над изучением марксизма-ленинизма // Кадры – транспорту. 1940. № 3 (267). 15 янв.

[3] На высоком идейном уровне // Кадры – транспорту. 1940. № 10 (274). 2 марта.

[4] Доска почета // Кадры – транспорту. 1940. № 5 (269). 30 янв.

[5] Тридцатилетие Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. С. 23.

[6] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. 82. Л. 16.

[7] Распоряжение от 21.04.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 315.

[8] Отчет о работе Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта за 1939/40 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 14 об., 15.

В конце 1939/40 учеб. г. НИВИТ информировал вышестоящие органы, что преподавание и изучение основ марксизма-ленинизма по учебному плану проводилось на всех курсах в соответствии с указаниями ВКВШ при СНК СССР и ЦУУЗ НКПС. В годовом отчете института подраздел «Овладение марксистско-ленинской теорией» занял уже более пяти страниц. Руководство вуза докладывало, что в истекшем году коллектив работников и учащихся института активно работал над изучением основ марксизма-ленинизма. Командованием и партийной организацией института была проведена широкая разъяснительная работа. Кафедра основ марксизма-ленинизма «укомплектована квалифицированными преподавателями – работали девять преподавателей, в том числе два доцента, два окончивших Институт красной профессуры»[1]. Преподавателями кафедры в институте проведено 12 лекций, 16 докладов, 28 семинаров с пропагандистами. Кабинет основ марксизма-ленинизма за учебный год посетило 13 447 чел., выдано 19 080 книг и журналов[2].

Академическая успеваемость по дисциплине «Основы марксизма-ленинизма» за прошедший учебный год характеризовалась следующими данными[3] (табл. 14).

Таблица 14

Факультет	Всего оценок	Отлично		Хорошо		Посредственно		Неудовлетворительно		Без оценки	
		Кол-во	%	Кол-во	%	Кол-во	%	Кол-во	%	Кол-во	%
Постройка железных дорог и путевое хозяйство	742	231	31,2	290	39,1	214	28,8	7	0,01	8	0,01
Движение и грузовая работа	553	198	35,8	221	40,0	130	23,5	4	0,007	17	0,03
Итого	1 295	429	33,2	511	39,5	344	26,6	11	0,01	25	0,01

Как видно из таблицы, за первый год обучения новой дисциплине качественная успеваемость составляет 72,7 %. Причем 74,3 % комсомольцев имели хорошие и отличные оценки, у слушателей-партийцев таких 90,4 %, неудовлетворительных оценок – 0.

В годовом отчете института говорилось, что в течение года преподаватели военных дисциплин и командиры занимались в кружке по истории ВКП(б) повышенного типа. Занятия проводились шесть раз в месяц с охватом 26 чел. Во время проведения летних лагерных сборов (на Юргинском полигоне СибВО) по ротам была проведена теоретическая конференция, на которой рассматривались темы: «Полководческая деятельность А. В. Суворова», «Марксистско-ленинское учение о войне и армии», «Разгром колчаковщины». С основными докладами выступили 50 слушателей, в прениях – 53.

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. 82. Л. 15 об.
[2] Там же. Л. 17.
[3] Там же. Л. 16.

В сентябре 1940 г., согласно указаниям ВКВШ при СНК СССР, в институте была организована самостоятельная кафедра «Политическая экономия», которой передали курсы дисциплин «Экономическая география», «Экономика транспорта», «Калькуляция себестоимости перевозок». Исполняющим обязанности начальника кафедры назначили доц. И. Е. Анфилофьева[1]. С начала года в учебном процессе внимание сразу же было акцентировано на семинарских занятиях по марксистско-ленинской теории, в первую очередь на первых курсах. «Общий недостаток всех слушателей I курса в том, – писала преподаватель кафедры основ марксизма-ленинизма М. В. Серебрякова, – что они не умеют самостоятельно работать с книгой, не умеют своими словами изложить основные моменты содержания первоисточника и в результате нередко получаются книжные, заученные выступления»[2]. Преподаватель обращала внимание на отсутствие дискуссий при обсуждении поставленных вопросов, слабое использование дополнительной литературы, игнорирование индивидуальных консультаций. Эта проблема даже вошла в резолюцию общеинститутской конференции ВЛКСМ (14–15 октября 1940 г.): «Особое внимание комитет комсомола должен уделить повышению успеваемости комсомольцев, изучению "Краткого курса истории ВКП(б)" и подготовке к семинарам по основам марксизма-ленинизма»[3]. Вопросы по изучению основ марксизма-ленинизма стали чаще появляться на страницах газеты «Кадры – транспорту»[4].

Двадцатилетие речи В. И. Ленина «О задачах союзов молодежи», произнесенной на III съезде комсомола в 1920 г., институтский актив отметил курсовыми комсомольскими собраниями с участием союзной и несоюзной молодежи[5]. На повестку дня были поставлены вопросы выполнения заветов Ильича, повышения роли комсомольцев в общественно-политической жизни института, улучшения пропагандистской работы среди населения, в первую очередь среди молодежи.

В целях лучшего обеспечения политико-массовой работы в ротах (на курсах) с 1 декабря 1940 г. в НИВИТе вводятся на штатные должности (без оплаты содержания) заместители командиров рот по политической части с функциями, предусмотренными в положениях о политработе в уставах Красной армии[6]. В газете «Кадры – транспорту» впервые опубликован план агитационной работы (на декабрь) на избирательных участках и в группах института.

С 11 по 13 декабря 1940 г. в НИВИТе проходила третья теоретическая конференция научных работников по работе В. И. Ленина «Государство и революция». Конференция заслушала три доклада (Ф. Г. Голицына, А. М. Горчакова, А. И. Лебедева), и двенадцать преподавателей выступили в прениях по прослушанным докладам. Ассистент В. Н. Березин писал: «Особо следует

---

[1] Приказ по НИВИТу № 297 от 20.09.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 72. Л. 163.

[2] *Серебрякова*. Итоги первых семинаров // Кадры – транспорту. 1940. № 33 (297). 3 окт.

[3] *Житинский*. Общеинститутская конференция ВЛКСМ // Кадры – транспорту. 1940. № 36 (300). 23 окт.

[4] *Кузнецов*. Знать основы марксизма-ленинизма на «хорошо» и «отлично» // Кадры – транспорту. 1940. № 40 (304). 20 нояб. ; *Журавлев С*. Лекция – главное звено в академике // Кадры – транспорту. 1940. № 44 (308). 13 дек. ; *Березин В*. Творчески овладевать марксизмом-ленинизмом // Кадры – транспорту. 1941. № 3 (312). 21 янв.

[5] Собрания, посвященные речи В. И. Ленина // Кадры – транспорту. 1940. № 33 (297). 3 окт.

[6] Приказ по НИВИТу № 376 от 29.11.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 72. Л. 48.

отметить яркие и содержательные выступления С. Ф. Мацкевича, К. С. Курындина, А. И. Лебедева, генерал-майора технических войск А. В. Котюкова, свидетельствующие о том, что эти товарищи упорно работают над изучением основ марксизма-ленинизма»[1]. В целом же на этой конференции были достаточно глубоко освещены основные положения марксистского учения о государстве, что наглядно отражало повышение идейно-политического уровня преподавателей и других научных работников института.

В первом номере газеты «Кадры – транспорту» за 1 января 1941 г. начальник НИВИТа Н. И. Матвеев писал: «60 научных работников занимались в вечернем университете марксизма-ленинизма, многие самостоятельно, кропотливо работают над произведениями классиков марксизма-ленинизма, изучают "Краткий курс ВКП(б)". Вооруженные большевистской теорией, преподаватели сумели улучшить качество своей работы. Среди слушателей в овладении основами марксизма-ленинизма первое место занимают коммунисты и комсомольцы»[2]. Но не совсем благополучно обстояли дела в системе партийной учебы: «Если взять университет марксизма-ленинизма, то мы имеем только шесть человек, регулярно посещающих занятия в университете, и пять человек, регулярно посещающих занятия семинаров (тов. Розников, Легченко, Жеребцов, Огарков, Астафьев). А вот несколько таких товарищей – Растворова, Гинкен, Холопов, они совершенно без уважительных причин пропустили занятия в университете по пять раз, тов. Соколов и Кудряшов – по семь раз. До весенних экзаменов остается немного времени. Каждое непосещение занятий есть удар по качеству работы. Партийная организация должна помочь указанным товарищам занять авангардную роль в овладении теорией марксизма-ленинизма»[3]. В цеховой парторганизации профессорско-преподавательского состава института был поднят вопрос о воспитании молодых коммунистов, повышении уровня их теоретической подготовки. Так, при собеседовании ассистент кафедры «Мосты и инженерные конструкции» В. Ф. Забара заявил, что его кандидатский стаж уже на исходе, а он до сего времени еще как следует не ознакомился с уставом и программой партии[4].

Разговор о качестве подготовки к весенней экзаменационной сессии продолжился на курсовых комсомольских собраниях, на страницах газеты «Кадры – транспорту». «Из общего числа экзаменовавшихся групп, прошедших по основам марксизма-ленинизма, в группах 115, 116 и 117 получили "отлично" и "хорошо" 64 %. "Неудовлетворительно" получили четыре человека»[5]. Далее старший преподаватель И. А. Суслов писал, что отличники учебы, как правило, активные участники общественно-политической жизни института, они умеют сочетать учебу с общественной работой. Они много читают и художественной литературы. Эти товарищи – постоянные посетители кино, театров, художественной самодеятельности. По его мнению, только так можно по-настоящему овладеть марксистско-ленинским учением, успешно осваивая теорию и практику.

---

[1] *Березин В.* Итоги теоретической конференции // Кадры – транспорту. 1940. № 45 (309). 22 дек.

[2] *Матвеев Н.* За отличную работу в 1941 г. // Кадры – транспорту. 1941. № 1 (310). 1 янв.

[3] *Суслов И.* Как учатся коммунисты-преподаватели // Кадры – транспорту. 1941. № 12 (321). 21 марта.

[4] *Суслов И.* Большое и ответственное дело // Кадры – транспорту. 1941. № 14 (323). 3 апр.

[5] *Суслов И.* Творчески овладеть революционной наукой // Кадры – транспорту. 1941. № 20 (329). 19 мая.

В конце мая были подведены итоги экзаменов по курсу «Основы марксизма-ленинизма». Почти две трети слушателей первых курсов сдали экзамен на «хорошо» и «отлично», около 30 % общего количества прошедших испытание получили посредственные оценки и 5,4 % не сдали экзамен с первого раза[1]. Итоги учебного года в сети политпросвещения подвести не удалось, так как началась Великая Отечественная война. На митинге слушателей, преподавателей и служащих НИВИТа принята резолюция: «Мы все как один клянемся в том, что отдадим все свои силы, а если понадобится, и жизнь за Родину, за Сталина, за социализм»[2]. И воспитанники НИВИТа на деле доказали верность коммунистическим идеям, преданность социалистическим идеалам, любовь к своей Родине.

За первый военный 1941/42 учеб. г. НИВИТ отправил на фронт 616 своих слушателей. Во второй военный год (1942/43 г.) в ряды Красной армии призвали еще 353 слушателя[3]. Целые группы, целые курсы призывались в ряды Красной армии и сразу же направлялись на ускоренные курсы командного состава, в военные училища, зачислялись в состав сибирских добровольческих дивизий, в маршевые воинские части и специальные (железнодорожные) подразделения. В ряды Красной армии первоначально были призваны кадровые военные – преподаватели военных кафедр (6 чел.), профессиональные спортсмены – преподаватели кафедры физкультуры (3 чел.) и политруки – преподаватели кафедры основ марксизма-ленинизма (5 чел.), потом наступила очередь инженеров. Всего за четыре военных года НИВИТ отправил на фронт 1 079 слушателей, 49 преподавателей и сотрудников института[4]. Бывшие нивитовцы прошли горнило Сталинградской битвы, держали оборону на Курской дуге, освобождали левобережную Украину, форсировали Днепр, брали Киев, дошли до Берлина. И многие воспитанники НИВИТа благодарили институт за то, что в свое время он дал возможность получить хорошие знания и умения не только в военно-техническом плане, но и серьезно занимался идейно-политическим и нравственным воспитанием, закалял физически и морально, готовил молодое поколение к защите Родины.

[1] *Березин В.* К итогам экзаменов по курсу основ марксизма-ленинизма // Кадры – транспорту. 1941. № 21 (330). 30 мая.

[2] Резолюция митинга слушателей, преподавателей и служащих НИВИТа «Победа будет за нами» // Кадры – транспорту. 1941. № 23 (332). 25 июня.

[3] *Добровольский А. В.*, *Манаков А. Л.* НИВИТ военного времени. С. 75.

[4] Там же.

ГЛАВА 7
Культурно-массовая работа в вузе и повышение культурного уровня слушателей

К началу 1935/36 учеб. г. в НИВИТе имелся клуб (в приспособленном помещении), звуковая киноустановка, два красных уголка, читальный зал «с мягкой мебелью и передвижными библиотеками»[1]. В предыдущем году на базе институтской библиотеки было организовано отделение художественной литературы (приобретено 4 000 томов книг), открыт филиал Книгоцентра, в котором имелась художественная и научно-техническая литература. Но, как отмечало руководство вуза, наличия книг явно недостаточно и имеющегося спроса на художественную литературу оно не удовлетворяет.

Большим достижением предшествующего года считалось то, что общежития НИВИТа приобрели приятный и культурный вид. В течение года была произведена закупка новой стандартной мебели для студенческих комнат. На оборудование комнат было затрачено более 15 000 р. «Каждому была предоставлена полная самодеятельность применения инициативы по оборудованию своего помещения. Чистота в комнатах общежитий, – докладывало руководство вуза, – кроме обычных мероприятий, обеспечивается еще выделением специальной комнаты для чистки платья и сапог, а также устройством вешалок для верхнего платья в коридорах, с выделением дежурных по этажам»[2]. Коллектив студентов создал уют в общежитиях, сумел добиться чистоты и порядка в них. В одном из общежитий был открыт красный уголок, который укомплектовали шашками, шахматами, домино и настольным биллиардом. Приказом по институту было запрещено курение в коридорах учебного корпуса и комнатах общежитий, для этих целей выделили специальные курительные комнаты. При общежитии открыли свою парикмахерскую, которая обслуживала слушателей и профессорско-преподавательский состав «по таксе на 30 % ниже, чем у городских организаций».

Вся работа по организации культурно-массовых мероприятий проходила в разрезе выполнения социалистического договора, заключенного между НИВИТом и ТЭМИИТом. В результате этого несомненным достижением 1935–1936 гг. считалось приобретение для клуба НИВИТа двух комплектов звуковой киноаппаратуры, что в условиях отдаленности от центра города имело большое значение.

В ноябре 1936 г. в НИВИТе впервые была проведена олимпиада самодеятельного искусства. Предварительная запись показала бедность выбора. Институт может выставить на смотр не более 16 групповых и 12 индивидуальных музыкальных номеров, четыре декламатора, четыре индивидуальных чтеца, один танцевальный номер и несколько физкультурных выступлений[3]. В газете «Кадры – транспорту» резкой критике подверглись комсорги факультетов эксплуатации и пути, которые свалили эту работу на профоргов. «Большим тормо-

[1] Кадры – транспорту. 1935. № 20 (114). 22 июля.

[2] Отчет о работе Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта имени пятнадцатилетия Октября за 1935/36 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 16. Л. 15.

[3] *Свиятских*. К проведению олимпиады // Кадры – транспорту. 1936. № 26 (120). 30 окт.

зом в подготовке к олимпиаде является недостаточная активность клубных кружков, – писал в газете слушатель Н. Свиятских. – Они находятся только в стадии организации, не имеют комнат для занятий, а некоторые (гитаристов и др.) даже и руководителей»[1]. Автор статьи заключал, что для успешной подготовки и проведения олимпиады нужны условия, а также помощь институтского руководства. И в ответ клуб информировал, что при нем уже начали работу драматический кружок, струнный оркестр и кружок фортепианной игры. На 29 октября запланирован вечер самодеятельности. В ближайшее время приступят к работе кружки пианистов, баянистов и хоровой[2].

Но первый блин (в смысле олимпиада), как гласит известная русская пословица, получился комом. Институтская олимпиада самодеятельного искусства завершилась довольно скучным мероприятием, на котором выступили с номерами 13 чел. и физкультурная группа. Разбор полетов показал, что вопросы подготовки и проведения олимпиады были полностью отданы на откуп комитета комсомола: «Руководители не знали, как практически начать и вести подготовку к олимпиаде, растерялись и, как следствие, не делали серьезных попыток к выявлению всей творческой самодеятельности, способности коллектива… Олимпиада у нас – это образец того, как не надо организовывать большие мероприятия»[3].

В это же время в коллективе НИВИТа поднимается вопрос о походе за подлинную культуру, так как увлечение некоторых слушателей западными танцами повлекло за собой ряд негативных моментов. «Совсем не нормально, – писали в газете «Кадры – транспорту», – когда на политзанятия и кружки по ликвидации неграмотности домохозяек отводится по одному дню, в то время как на танцы – 10 дней в месяц»[4]. По мнению редакции газеты, модное увлечение западными танцами уже привело некоторых слушателей к нарушению дисциплины, академической неуспеваемости и очень слабой посещаемости кружков партийного просвещения. Газета призвала регламентировать занятия кружков танцев, шире развернуть поход за подлинную культуру (в широком значении этого слова): организовать на должном уровне работу кружков политпросвещения, физкультуры, различные лекции из области науки, техники, музыки и т. д. Тут же был остро поднят вопрос и о состоянии клуба: «Рваные плакаты, обломки палок и досок, разлитые и рассыпанные краски и много кое-чего можно увидеть на полу комнаты у киноустановки. К этому мусору заведующий клубом собственноручно добавляет окурки. Такая же картина в комнате ИЗО (напротив профкома). Разве не касается поход за чистоту Устьянцева и Городнова?» – вопрошал автор Цветаев[5].

Институт за собственные средства закупил в Государственном театре шесть сезонных абонементных билетов для поощрения лучших ударников учебы и два билета для профессорско-преподавательского состава[6]. Клуб НИВИТа выделил своим активистам 65 бесплатных билетов на все платные кинокартины, концерты и вечера, регулярно проходящие на его площадях.

---

[1] *Свиятских*. К проведению олимпиады // Кадры – транспорту. 1936. № 26 (120). 30 окт.
[2] Клубные кружки начинают работать // Кадры – транспорту. 1936. № 25 (119). 23 окт.
[3] Что посеешь // Кадры – транспорту. 1936. № 28 (122). 20 нояб.
[4] Против извращений // Кадры – транспорту. 1936. № 26 (120). 30 окт.
[5] *Цветаев*. Где грязи по колено // Кадры – транспорту. 1936. № 28 (122). 20 нояб.
[6] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 16. Л. 16-16 об.

Институт заключил договор с Государственным театром об организации коллективного посещения постановок. Для примера приводим сводку посещений театральных постановок за первую половину 1936 г.[1] (табл. 15).

Таблица 15

Месяц	Название театра	Кол-во выходов	Название постановок	Кол-во билетов
Январь	«Красный факел»	2	«Аристократы» «Егор Булычев» «Женитьба»	350
Февраль	«Красный факел»	2	«Стакан воды» «Лев Гурыч Синичкин»	311
Март	ТЮЗ, «Красный факел»	1 2	«Конек-Горбунок» «Не сдадимся»	50 400
Апрель	ТЮЗ, «Красный факел»	1 1	«Сережа Стрельцов» «Водевиль»	85 156
Май	Пролеткино	2	«Человек-невидимка» «Мы из Кронштадта»	262
			Итого	1 614

В течение учебного года в институте был организован радиоузел для трансляции местной и иногородних станций, установлены 220 радиоточек в общежитиях слушателей, в комнатах проживания профессорско-преподавательского состава и обслуживающего персонала.

Руководство института отмечало возрастающий интерес слушателей к беллетристической литературе, «считываемость которой в среднем по 8 книг на слушателя».[2] Комсомольские организации развернули широкую агитацию за создание собственных библиотечек. В учебном корпусе НИВИТа даже открыли два книжных киоска по продаже технической и художественной литературы. И как констатировало руководство, слушатели приобретают не только политическую и художественную литературу, но также комплектуют личные библиотеки по своим специальностям.

В организации культурно-массовой работы был задействован как административный ресурс, так и самодеятельная инициатива слушателей. За 1935/36 учеб. г. в клубе было проведено 17 концертов силами приглашенных артистов, из них шесть платных и одиннадцать бесплатных; нивитовский драмкружок показал зрителям четыре новых постановки. За этот период было организовано два литературных вечера и ряд тематических вечеров, посвященных дню смерти В. И. Ленина, памяти С. М. Кирова, годовщине Революции 1905 года, Дню печати[3]. Два вечера посвятили лучшим ударникам-отличникам учебы. Большой популярностью у слушателей пользовались вечера самодеятельности, где исполнителями являлись сами слушатели с самыми разнообразными номерами и жанрами. В январе 1936 г. на базе вуза был впервые организован вечер первой советской елки для учащихся подшефной школы, а также две праздничных елки для детей дошкольного возраста рабочих, служащих и профессорско-преподавательского состава.

Анализ сохранившихся приказов начальника института по личному составу и производственным вопросам за 1936 г. позволяет сделать вывод, что в этот

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 16. Л. 16 об.
[2] Там же. Л. 15 об.
[3] Там же. Л. 17.

период вопросы культурно-массовой работы для руководства вуза отодвигались на второй план. В первом полугодии издан только один приказ, касающийся культуры. Слушателям учебных групп 42 и 43 объявлялась благодарность за инициативу, «выразившуюся в проведении впервые в институте литературно-художественного вечера, посвященного творчеству А. С. Пушкина, с хорошо подобранной программой, исполнителями которой являлись все слушатели указанных групп»[1]. За проявленную инициативу личную благодарность получили А. Баранов, М. Журалев, Г. Короткова, С. Мозелина, А. Сивочкин, З. Сокол, В. Штырляев, М. Фромберг.

В июле 1936 г. в институте создается комиссия в составе преподавателей Ф. С. Новосельского (председатель), Ш. П. Мурановского, Г. И. Григорова по просмотру и проверке социально-экономической литературы библиотеки института[2]. Комиссии поручено закончить проверку к 5 августа и представить начальнику института акт на утверждение. Мы полагаем, что результаты работы комиссии стали одним из формальных поводов для скорейшего отстранения В. М. Шишковского от должности и. о. начальника института (не подписал акт на уничтожение антисоветской литературы). Впоследствии два члена комиссии (Новосельский, Мурановский) будут репрессированы.

Анализ приказов по личному составу и производственным вопросам за 1936/37 учеб. г. показал, что новый начальник НИВИТа Н. И. Матвеев долгое время не уделял культурной сфере никакого внимания. Атмосфера «большого террора» заставляла заниматься другими проблемами. Даже газета «Кадры – транспорту» за весь период опубликовала по этой теме всего пять заметок. В сентябре слушатели резко «прошлись» по библиотеке за то, что она плохо подготовилась к учебному году[3]. Затем появилась небольшая заметка об открытии нового театрального сезона в «Красном факеле». В ней же профсоюзный комитет информировал, что для слушателей-отличников приобретено шесть годовых абонементных билетов, а массовые выходы в театр планируется делать один раз в месяц[4]. В декабре на страницах газеты сообщалось, что в клубе НИВИТа «организованы и уже работают четыре кружка: вокальный (сольный), хоровой, балетный для взрослых и балетный для детей»[5]. Для обеспечения нормальной работы кружков клуб просил командование института приобрести не менее двух музыкальных инструментов (пианино или рояль). И в апреле 1937 г. была напечатана хвалебная статья по поводу вечера художественной самодеятельности путейского факультета, в которой сообщалось, что «подобного высококультурного массового показа самодеятельности у нас еще не было»[6]. Автор восхищался большим количеством участников, массой и разнообразием творческих номеров, которые заканчивались бурными аплодисментами всех присутствующих.

В письменных отчетах начальников факультетов за первый семестр 1936/37 учеб. г. довольно остро поставлен вопрос о наличии в институтской

---

[1] Приказ по НИВИТу № 90-а от 04.05.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 72.

[2] Приказ по НИВИТу № 142-а от 28.07.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 141.

[3] Начало занятий показало, что библиотека плохо подготовилась к учебному году // Кадры – транспорту. 1936. № 1. 25 сент.

[4] Открытие театра «Красный факел» // Кадры – транспорту. 1936. № 2. 4 окт.

[5] Обеспечить клуб музыкальными инструментами // Кадры – транспорту. 1936. № 12 (146). 26 дек.

[6] Ну как не запеть в молодежной стране // Кадры – транспорту. 1937. № 13 (159). 2 апр.

библиотеке учебной литературы. Начальник эксплуатационного факультета Г. М. Ежков писал: «Недостаток литературы ощущался по дисциплинам "Воинские перевозки", "Теоретическая механика" и, особенно, "Склады и механизация"». По этой дисциплине в библиотеке НИВИТа было всего 10 экз. разной литературы, так что пришлось обратиться в библиотеку Управления Томской железной дороги, откуда и была взята необходимая литература во временное пользование»[1]. В феврале 1937 г. для проверки библиотечного хозяйства НИВИТа назначат новую комиссию в составе П. А. Холопова (председатель), Г. М. Горбачева, А. М. Горчакова, Г. М. Ежкова, А. М. Смищенко[2]. Эта комиссия обнаружит серьезные недостатки в организации работы библиотеки и «халатные действия, граничащие с преступлением, бывшего заведующего библиотекой А. Ф. Шубина в ведении работы библиотеки и учета всего наличного фонда»[3]. К этому времени тов. Шубин уже более двух месяцев отсидел в тюрьме.

С 1937 г. в газете «Кадры – транспорту» введена постоянно действующая литературная страница, в которой печатаются материалы по культурно-массовой работе, литературное творчество читателей. А начало было заложено еще в 1934 г., когда на страницах газеты появилось стихотворение слушателя В. Чащина «НИВИТ», которое стало своеобразным лейтмотивом первых лет жизни нашего вуза (прил. 8).

От Москвы на Восток, за Уралом,
Где сибирские ветры поют,
Где дрались с Колчаком-адмиралом,
Пятилеткой рожден институт.
Это – втуз пролетарской учебы.
Это – кузница кадров страны.
Будет транспорт всегда обеспечен
В мирной стройке, во время войны...

С началом нового 1937/38 учеб. г. на страницах газеты «Кадры – транспорту» поднимается вопрос о роли и значении клуба в жизни института. Отдаленность института от театров, кинотеатров и других культурных учреждений города не всегда позволяла слушателям и преподавателям рационально использовать свое свободное время. А институтский клуб не выполнял свои прямые функции, как бы пребывал во временном состоянии. В газете было написано, что в клубе до сих пор нет постоянного квалифицированного начальника клуба, нет планов работы. Выделенное под клуб помещение ремонтируется небрежно, без надлежащего оформления, нет признаков опрятности и уюта. Скамейки до сих пор не заменяются стульями, совершенно не работает вентиляция. «Такое положение нашего клуба дальше терпимо быть не может. Профком института обязан уделять наибольшее внимание именно работе клуба, вокруг которого должна развертываться вся культурно-массовая работа института»[4].

[1] Отчет по факультету «Движение и грузовая работа» за первый семестр 1936/37 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 26. Л. 9 об.
[2] Приказ по НИВИТу № 26 от 14.02.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 462.
[3] Приказ по НИВИТу № 75 от 25.04.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 336.
[4] О клубе // Кадры – транспорту. 1937. № 23 (169). 2 сент.

Для активизации культурно-массовой работы вуза довольно удачно использовали подготовку института к XX годовщине Великой Октябрьской революции. Комиссия по подготовке празднования наметила художественное оформление учебного корпуса и трех общежитий, помещения клуба. На 6 ноября было назначено торжественное собрание и концерт артистов госэстрады, 7 ноября – вечер художественной самодеятельности, 8 ноября – киновечер[1]. По этой же схеме были отработаны и другие праздники: день рождения РККА, Международный женский день. На первомайские праздники в клубе института состоялся вечер воспоминаний участников Гражданской войны, торжественное заседание и концерт артистов областной государственной филармонии, вечер советских водевилей[2]. В последующие годы по этому сценарию проводились все праздничные мероприятия, посвященные 1 Мая[3].

Культурно-массовая работа 1937/38 учеб. г. выразилась в следующих цифрах. В клубе НИВИТа проведено 171 зрелищное мероприятие, из них 14 бесплатных и шесть платных концертов, восемь вечеров художественной самодеятельности, восемь вечеров танцев и 132 киносеанса, в том числе 42 бесплатные кинокартины и 90 платных. Кроме того, во время выборной кампании для избирателей было поставлено 8 концертов и показано 27 кинокартин[4]. Кружковая работа при клубе выглядела следующим образом (табл. 16).

Таблица 16

Название кружка	Вокальный ансамбль	Драмкружок	Струнный оркестр	Кружок солистов	Балетный ансамбль	Радиокружок
Кол-во участников	22	24	21	12	132	21

В течение учебного года было проведено 16 экскурсий в Новосибирске: на строительство Дома науки и техники (*будущий Оперный театр*), строительство вокзала, в краеведческий музей, на обувную фабрику и т. д. Впервые были организованы тематические поездки слушателей–отличников и ударников учебы в Москву (16 чел.)[5], Сталинск (26 чел.), Крым (10 чел.), на Кавказ (28 чел.).

В отчете руководства вуза отмечалось, что все вечера самодеятельности, устраивавшиеся силами слушателей, имели большой успех и проходили при переполненной аудитории. Блестящие результаты по культурно-массовой работе показал музыкально-вокальный ансамбль песни и пляски, работающий под руководством слушателя-дипломника Захарова. «Ансамбль НИВИТа занял первое место на краевых соревнованиях, получив денежную премию и грамоту»[6]. В период зимних каникул ансамбль НИВИТа впервые выехал с концертами на Томскую железную дорогу и обслужил более 7,5 тыс. рабочих и служащих[7]. Ансамбль песни и пляски НИВИТа стал своеобразной визитной карточкой института.

---

[1] Подготовка к Великой годовщине // Кадры – транспорту. 1937. № 28 (174). 11 окт.

[2] *Радченко П.* Подготовка к первомайским торжествам // Кадры – транспорту. 1938. № 15 (201). 23 апр.

[3] *Эзрох И.* Подготовка к 1 Мая // Кадры – транспорту. 1939. № 18 (235). 15 апр.

[4] Отчет НИВИТа по учебно-методической работе за 1937/38 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 16.

[5] Приказ по НИВИТу № 15 от 20.01.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 41.

[6] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 17.

[7] *Прохоров С.* Вокальный ансамбль НИВИТа // Кадры – транспорту. 1938. № 8 (194). 23 февр.

Прославленный ансамбль проявил себя с положительной стороны и в следующем учебном году. К празднованию очередной годовщины «Сталинской конституции» вокальный ансамбль под руководством Л. И. Бляхера подготовил целый ряд новых оригинальных номеров, в том числе разучил «Марш слушателя НИВИТа», написанный талантливым баянистом-слушателем П. Богдановым. Новые номера подготовили духовой оркестр, кружки сольного пения и пляски. «Но если говорить прямо, – отмечалось в статье о работе клуба, – то положение с культмассовой работой у нас в институте не блестящее»[1]. Во-первых, существующее правление клуба не отвечает своему назначению и бездействует. Ничего не делают такие члены правления, как Валуев, Коваль, Н. Шабалин, Шейко. «Поэтому у клуба нет перспективного плана работы; работа протекает рывками». Во-вторых, абсолютно заброшен такой участок, как культурно-массовая работа с женами профессорско-преподавательского и слушательского состава. И в-третьих, за последнее время институтские кружки прекратили свой рост. Например, «вокальный ансамбль имеет в своем составе только 42 чел. При нашей базе роста это очень маленькая цифра»[2]. И наконец, в клубе совершенно не оборудована сцена, нет даже простейших декораций. Существующее правление клуба, по мнению автора, не может обеспечить выполнение всех этих задач, и на повестку дня поставлен вопрос о перевыборах правления клуба. На состоявшемся профсоюзном отчетно-выборном собрании много критики было высказано в адрес культурного сектора профкома, который фактически завалил работу красных уголков. «Красный уголок первого общежития на втором этаже завален хламом, а уголки третьего общежития заселены»[3].

Нелестные высказывания слушателей прозвучали и в адрес институтской библиотеки: «Фонд стабильных учебников и рабочее ядро учебной литературы в большинстве своем не удовлетворяют спроса, а вновь издаваемая учебная литература, как правило, приходит в библиотеку с большим опозданием. В библиотеке имеется более 35 000 не обработанных для выдачи книг, являющихся мертвым капиталом. Библиотечный совет спокойно смотрит на все эти безобразия»[4].

Профком института приложил определенные усилия для исправления ситуации. В середине декабря 1938 г. был опубликован план проведения зимних каникул, где вопросам культурно-массовой и оздоровительной работы уделялось повышенное внимание. На время зимних каникул планировалось провести на базе клуба несколько концертов силами артистов радиокомитета, областной филармонии и театра «Красный факел». На время каникул наметили провести вечера самодеятельности и костюмированный бал-маскарад, а также цикл лекций на темы: «Международное положение», «Творчество Николая Островского», «Быт и семья». Как и в предыдущие годы, руководство вуза и профком организовали для слушателей экскурсии в Москву, Ленинград и Сталинск, приобрели 75 путевок (для отличников и ударников учебы) в дома отдыха[5]. В Новосибирске вновь организовали экскурсии на строительство Дома

[1] О работе клуба // Кадры – транспорту. 1938. № 27 (213). 1 дек.
[2] Там же.
[3] *Эзрох И.* Довыборы профкома // // Кадры – транспорту. 1939. № 14 (231). 18 марта.
[4] *Приймак П.* О подготовке к учебному году // Кадры – транспорту. 1938. № 27 (213). 1 дек.
[5] План проведения каникул // Кадры – транспорту. 1938. № 30 (216). 20 дек.

науки и техники, вокзала, на обувную и кинокопировальную фабрики, станкостроительный завод. Все запланированные мероприятия были выполнены в намеченные сроки. Общая посещаемость культурных мероприятий составила 12 000 чел., экскурсиями охвачено 100 чел.[1] На зимних каникулах слушатели НИВИТа осуществили лыжный агитпоход Новосибирск – Томск, две недели отработали на Томской железной дороге по культурному обслуживанию рабочих (вокальный ансамбль). Об этом мы более подробно расскажем в отдельной главе, посвященной зарождению славных традиций нашего вуза.

Для сравнения приводим количество проведенных культурно-массовых мероприятий на базе институтского клуба за два последних учебных года (табл. 17).

Таблица 17

Форма мероприятия	1937/1938 учеб. г.[2]	1938/1939 учеб. г.[3]
Кинокартины бесплатные	42	65
Кинокартины платные	90	127
Киновечера	–	10
Вечера самодеятельности	8	19
Концерты платные	6	5
Концерты бесплатные	14	14
Итого	160	240

Вполне очевидно, что за эти годы увеличилось как общее количество культурно-массовых мероприятий, так и их жанровое разнообразие. В два раза увеличилось количество вечеров художественной самодеятельности, появилась новая форма досуга – киновечер. На 54 % возросло число бесплатных кинокартин и на 41 % – платных. Организационно-концертная деятельность клуба осталась на одинаковом уровне.

В течение 1938/39 учеб. г. при институтском клубе работало восемь творческих кружковых объединений[4] (табл. 18).

Таблица 18

Название кружка	Кол-во участников	Кол-во занятий
Вокальный ансамбль	38	112
Кружок пляски	12	78
Оркестр народных инструментов	12	68
Сольное пение	12	89
Драматический кружок	16	89
Кружок баянистов	6	25
Парная гимнастика	6	12
Духовой оркестр	17	2 раза в неделю

Коллективы художественной самодеятельности НИВИТа провели 11 выступлений в подшефном колхозе и шесть выступлений на площадках города: в клубах, радиокомитете. Силами художественной самодеятельности даны

[1] Отчет о работе Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта за 1938/39 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 22 об.
[2] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 16.
[3] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 21 об.
[4] Там же. Л. 21.

семь концертов на бывших избирательных участках, организованы два вечера в подшефной средней школе № 55.

1939/40 учеб. г. начался с массовых рейдов представителей администрации и общественности по проверке готовности объектов соцкультбыта к новому учебному году. Комиссия по проверке состояния библиотечного фонда установила ряд фактов, которые говорят о развале работы библиотеки. «Самым большим недостатком является то, что в течение ряда лет не проводилась инвентаризация книг. Некоторые отделы библиотеки, несмотря на недостаточные площади, завалены большим количеством ненужной, давно устаревшей литературы»[1]. Серьезные претензии были адресованы начальнику библиотеки тов. Коростину, который израсходовал весь годовой бюджет библиотеки и уже допустил перерасход на сумму 1 400 р. Комиссия не смогла установить точное количество книг и их стоимость. «Этого не знает ни начальник библиотеки, ни бухгалтерия: начальник библиотеки заявляет, что книг примерно на 187 тыс. р., а бухгалтерия говорит, что на 542 899 р. 56 коп. (какая точность!). Но тут же в бухгалтерии добавляют, что за правильность этой суммы не ручаются (?!)»[2]. Комиссия признала, что основной причиной развала работы библиотеки является отсутствие конкретного руководства учебной части и ее непосредственного руководителя, заместителя начальника института по учебной и научной работе А. Д. Третьякова, а также лично начальника института Н. И. Матвеева, который ни разу не представил отчета о работе и состоянии библиотеки на учебном совете.

Рейды по студенческим общежитиям вскрыли массу нарушений и недостатков как по хозяйственной части, так и по текущему содержанию помещений. «У многих слушателей II курса, – писалось в институтской газете, – в комнатах пищевые продукты лежат вместе с книгами и бельем, койки не заправляются, на них валяются книги и одежда. Особый беспорядок в комнате № 122 в третьем общежитии (староста тов. Кузьмин). Плохо содержат свои комнаты некоторые девушки с I курса»[3]. Руководство вуза срочно потребовало навести образцовую чистоту и порядок в общежитиях.

В сентябре начальник клуба Израиль Эзрох (слушатель) отчитался перед руководством института об успехах прошлого учебного года и планах на будущее. Он напомнил, что на I Новосибирской областной олимпиаде художественная самодеятельность НИВИТа получила самую высокую оценку: «Ансамбль песни и пляски нашего института был признан лучшим и награжден первой премией. Молодой талантливый композитор-баянист Петр Богданов награжден премией и ценным подарком. Лучшая солистка института Оля Подлесских награждена грамотой. Грамотой Облисполкома награжден и драмкружок»[4]. На очередной учебный год в клубе запланирована работа семи кружков самодеятельности, постановка оперетты «Свадьба в Малиновке».

Своими проблемами и дальнейшими планами поделился на страницах газеты «Кадры – транспорту» музыкальный руководитель ансамбля песни и пляски Л. И. Бляхер. Во-первых, он отметил, что «наличие в нашем институте способной и талантливой молодежи вокалистов, начинающих композиторов при серьезной

[1] *Суслов И.* Еще раз о библиотеке // Кадры – транспорту. 1939. № 29 (246). 5 сент.
[2] Там же.
[3] Навести образцовую чистоту в общежитии // Кадры – транспорту. 1939. № 33 (250). 5 окт.
[4] *Эзрох И.* Самодеятельность института // Кадры – транспорту. 1939. № 29 (246). 5 сент.

творческой работе имеет все возможности к тому, чтобы стать лучшим показательным коллективом»[1]. Во-вторых, серьезно затрудняет и тормозит работу ансамбля отсутствие постоянной аудитории, перегрузка слушателей другими видами общественных работ. По словам Л. И. Бляхера, в ближайшее время ансамбль намечает исполнение хоровых произведений крупных форм оперного цикла, таких как хор солдат из оперы «Фауст» Шарля Гуно, хор матросов из оперы «Броненосец Потемкин» О. Чишко, «Дума про Опанаса» Э. Багрицкого и др. Одной из больших работ его коллектива и всей самодеятельности института будет являться постановка музыкального спектакля советской оперетты «Свадьба в Малиновке» с участием ансамбля солистов, женского хора, драмкружка и кружка пляски в музыкальном оформлении симфонического оркестра. Позднее газета «Кадры – транспорту» посвятила постановке «Свадьба в Малиновке» на сцене нашего вуза целую тематическую полосу[2].

Большая работа по линии художественной самодеятельности была проведена в ходе подготовки празднования XXII годовщины Октябрьской революции. На 6 ноября в клубе было запланировано торжественное собрание представителей коллектива, а после большой концерт самодеятельности института. Мужской вокальный ансамбль песни и пляски решил продемонстрировать новые номера, указанные нами выше. Солисты подготовили к выступлению ряд произведений классиков и советских композиторов. Так, Олег Хоменко подготовил «Каватину» из оперы «Русалка» А. С. Даргомыжского и «Морскую песню» И. О. Дунаевского. Произведение Ф. Шуберта на сцене исполнит слушательница Г. Иванова. Песню о трех танкистах из фильма «Трактористы» исполнит А. Рагозин. В юбилейном концерте запланировали выступление баяниста П. Богданова, скрипачей Р. Фильбербаума, Г. Лиманской. А преподаватель кружка пляски В. Т. Горбунов предложил новую инсценировку известной песни-пародии И. Набатова «Все хорошо» (1939 г.). Седьмого ноября драмкружок НИВИТа запланировал показать пьесу В. Гусева «Слава» (1936 г.) в постановке институтских режиссеров И. А. Фаликова и Рыжкова[3]. Вся намеченная программа была выполнена. Концерт художественной самодеятельности института в честь XXII годовщины Великой Октябрьской революции был вписан в летопись истории вуза.

На зимних каникулах администрация и профком института впервые повышенное внимание уделили организации отдыха школьников – детей слушателей, профессорско-преподавательского, командного состава и обслуживающего персонала. В институте устроили для них новогодние утренники и елки, просмотр кинокартин, выступления артистов филармонии, коллективные выезды в областной музей[4]. На студенческих каникулах в клубе НИВИТа выступили ансамбль песни и пляски Центрального дома культуры железнодорожников, артисты Новосибирской государственной филармонии. Шестого января 1940 г. в клубе состоялась встреча с участниками недавних боев на реке Халхин-Гол[5].

---

[1] *Бляхер Л.* Работа вокального ансамбля // Кадры – транспорту. 1939. № 29 (246). 5 сент.

[2] «Свадьба в Малиновке» на сцене нашего клуба // Кадры – транспорту. 1940. № 11 (275). 8 марта.

[3] *Эзрох И.* Подготовка к XXII годовщине Октябрьской революции // Кадры – транспорту. 1939. № 36. (253). 27 окт.

[4] *Жильцова.* Как пройдут каникулы наших детей // Кадры – транспорту. 1940. № 1 (265). 1 янв.

[5] *Киселев А.* Культурно-массовые мероприятия в каникулы // Кадры – транспорту. 1940. № 5 (269). 30 янв.

В течение 1939/40 учеб. г. при институтском клубе, как и планировалось ранее, постоянно работали восемь кружков. За этот год было проведено 130 зрелищных мероприятий. «Мужской ансамбль песни и пляски, состоящий из 56 чел., – писалось в годовом отчете института, – показал хорошую работу. Его выступления имели большой успех на областной олимпиаде народного творчества. Получил первую премию 3 тыс. р. и грамоту Облисполкома»[1]. Награды олимпиады получили: студентка V курса солистка Подлесских, слушатель II курса Богданов (премия по классу баяна)[2].

Руководство вуза постоянно жаловалось на верх, что отсутствие необходимого помещения крайне ограничивает работу клуба: «Все культурные мероприятия проводятся в спортивном зале»[3]. Отдаленность от центра города, увеличение контингента существенно затрудняют проведение культурно-массовой работы в институте, и «в связи с этим настоятельно необходимо разрешить институту постройку клуба, предусмотренную генеральным планом развития института»[4].

В предвоенный учебный год художественная самодеятельность института закрепила свои творческие достижения и успехи. На октябрьские праздники в институтском клубе было поставлено два концерта. «Репертуар ансамбля под управлением Льва Исаковича Бляхера, – писала П. Приймак, – подобран с праздничным вкусом, в нем много пафоса»[5]. Мощно и торжественно был исполнен «Гимн партии большевиков»[6]. Взволновал всех слушателей величественный мотив песни «Думы о Сталине». В песне «Тульская винтовочка» было много огня и энтузиазма. Вокальная сторона ансамбля отработана целеустремленно и гладко, а вот в оркестре инструментов, посетовала автор, нет благозвучия и сыгранности. Второй концерт поставил драмкружок, который в свою программу внес мало нового, фактически выступил со старыми номерами. В ноябре 1940 г. коллективы художественной самодеятельности института дали шесть концертов на городских площадках, в том числе два выступления на сцене Дома Красной армии. «Положительным и желательным» был признан обмен художественной самодеятельностью между НИВИТом и медицинским институтом[7]. Культмассовый сектор комитета комсомола организовал два коллективных посещения концертного зала, выход в театр «Красный факел» на просмотр пьесы Н. Ф. Погодина «Кремлевские куранты». В подшефной школе № 44 слушатели II курса факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» организовали драмкружок. «Мы подобрали пьесу «Пограничники» и начали готовить ее. Времени до XXIII годовщины Октября оставалось мало, но ребята решили подготовить выступление. И вот 6 ноября на вечере школьников пьеса была поставлена»[8].

---

[1] Отчет о работе Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта за 1939/40 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 22 об.

[2] *Матвеев Н. И.* НИВИТ готовит боевых инженеров // За отличную учебу. Новосибирск, 1939. С. 14.

[3] Там же.

[4] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 22 об.

[5] *Приймак П.* Заметки о самодеятельности // Кадры – транспорту. 1940. № 40 (304). 20 нояб.

[6] «Гимн партии большевиков» – песня с музыкой А. В. Александрова на стихи В. И. Лебедева-Кумача, написанная в 1938 г.

[7] *Окунь М.* О культурно-массовой работе // Кадры – транспорту. 1940. № 44 (308). 13 дек.

[8] *Соловьев*. Драмкружок в школе // Кадры – транспорту. 1940. № 42 (306). 1 дек.

С триумфом прошли выступления художественной самодеятельности НИВИТа 30 ноября и 4 декабря в окружном Доме Красной армии СибВО. Командование Сибирского военного округа высоко оценило проделанную работу. Приказом по институту благодарность была объявлена И. С. Эзроху – руководителю культмассового сектора комитета комсомола, Л. И. Бляхеру – художественному руководителю ансамбля, Г. А. Пашковской – руководителю кружка сольного пения, И. П. Куцырю (группа 512) – руководителю струнного оркестра, Бомберу – старшине ансамбля и персонально 78 слушателям – участникам художественной самодеятельности института. Приказ зачитали на утренних поверках в ротах[1]. В декабре 1940 г. в институте создали собственный музыкальный взвод. Старшиной назначили слушателя I курса Аброскина, капельмейстером – слушателя Гапоненко[2].

В 1940 г. слушатели НИВИТа поддержали призыв комсомольцев Киевского машиностроительного завода об организации помощи ремесленным училищам в подготовке к началу учебного года, а именно в комплектовании библиотек железнодорожных училищ художественной, технической литературой[3]. В декабре комитет комсомола рапортовал, что коллектив НИВИТа собрал для училищ 3 500 книг и в настоящее время они передаются в ремесленные училища завода имени В. П. Чкалова, комбината «Сибметаллстрой». Лучшими по сбору книг стали слушатели V и III курса «Путь», собравшие 285 и 264 книги соответственно, слушатели VI курса факультета «Движение», собравшие 258 книг[4].

Культмассовый сектор комитета комсомола института, писала газета «Кадры – транспорту», за последнее время значительно оживил работу художественной самодеятельности. Но до сих пор плохо в институте организована работа красных уголков. «На полпути остановился культмассовый сектор и в организации конкурса на лучшую комнату. Этим конкурсом не были охвачены I и II курсы. А ведь хорошая организация его на IV курсе факультета «Движение» (культсектор курсового бюро тов. Колмагорцев) дала прекрасные результаты – комнаты стали содержаться образцово»[5]. В планах комитета комсомола на второй семестр 1940/41 учеб. г. было заявлено новое мероприятие – создание клуба выходного дня, в рамках которого будут устраиваться концерты-лекции, диспуты и т. п.

На зимних каникулах, по случаю окончания экзаменационной сессии, в клубе НИВИТа состоялся торжественный вечер с большой концертной программой. Во время каникул в клубе планировали провести семь вечеров, несколько бесплатных киносеансов, организовать три коллективных выхода в театр «Красный факел» (на пьесы «Испанцы», «Неравный брак», «Скупой»), ряд экскурсий на предприятия и стройки Новосибирска. В дома отдыха институт приобрел 230 путевок[6].

В феврале 1941 г. редакция газеты «Кадры – транспорту» совместно с комитетом ВЛКСМ и женсоветом организовали рейд проверки культурного состояния студенческих общежитий, красных уголков, учебных зданий и т. д. Целевая

---

[1] Приказ по НИВИТу № 390 от 09.12.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 72. Л. 37.
[2] Приказ по НИВИТу № 400 от 17.12.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 72. Л. 29.
[3] Поддержим начинание киевских комсомольцев // Кадры – транспорту. 1940. № 41 (305). 27 нояб.
[4] Собрано три тысячи пятьсот книг для ремесленных училищ // Кадры – транспорту. 1940. № 44 (308). 13 дек.
[5] *Окунь М.* О культурно-массовой работе // Кадры – транспорту. 1940. № 44 (308). 13 дек.
[6] О зимних каникулах // Кадры – транспорту. 1941. № 3 (312). 21 янв.

полоса номера за 7 февраля вышла под заглавием «Навести порядок в общежитиях института». Даже заголовки отдельных статей дают наглядное представление об итогах рейда общественности: «Положить конец бесхозяйственности», «Загляните в кочегарку», «Неприглядно в комнатах общежития № 3». То же самое творится и в общежитии № 2: «…никакой культурно-массовой работы в красном уголке курсов комсостава не проводится. Составленные месячные планы не выполняются. Секретарь комсомольской организации тов. Бицепко заявил так: "Мы сюда приехали на короткий срок, приехали учиться, а не заниматься общественной работой (!?)"»[1].

Решения XVIII партийной конференции ВКП(б) (15–20 февраля 1941 г.) о поднятии культуры в работе предприятий, учреждений, учебных заведений и их руководителей значительно повысили интерес к этой теме. Преподаватель кафедры «Основы марксизма-ленинизма» И. А. Суслов опубликовал статью о значении и роли культуры в жизни советского человека, о роли преподавателей в культурном воспитании подрастающего поколения. Он написал, что в деле формирования коммунистического сознания слушателя роль каждого преподавателя, как учителя, как воспитателя, независимо от его специальности, безусловно, огромная. И совершенно нетерпимыми являются бытующие еще рассуждения, что «наше дело научить слушателя, как строить железнодорожные сооружения, как водить поезда, а все прочее нас не касается»[2]. Воспитание культуры поведения в работе и быту слушателя – большая и ответственная задача преподавателя и всего коллектива института.

Редакционная статья «Выполнить решение XVIII партконференции» от 3 апреля 1941 г. продолжила эту тематику. Рейды общественности по другим объектам соцкультбыта показали, что ситуация не исправляется. Вот так было написано про клуб. «Склад клуба превращен в свалку разбитого, непригодного музыкального инструмента – здесь валяется восемь разбитых гитар, десять балалаек, шесть мандолин, двенадцать домр и три контрабаса. Тут же лежат пять сломанных гармошек, негодный патефон и около 100 разбросанных пластинок. Семь партий шахмат, 14 партий шашек и домино – все это раскидано в беспорядке»[3]. Далее в назывном порядке перечислялись другие инструменты, которые валялись на сыром полу. Участники рейда высказали претензии и к новому начальнику клуба И. Н. Турусову. «В клубе имеется пять исправных киноаппаратов, но только благодаря сплошному браку в работе киномеханика тов. Вагина нормальный показ кинокартин не налажен. Несмотря на то, что он был осужден за прогул, выводов для себя никаких не сделал. Киносеансы начинаются, как правило, с опозданием на 20–30 мин. Озвучивание картин никуда не годится, они часто во время демонстрации рвутся»[4]. Серьезные замечания были сделаны по состоянию аудиторий дипломников, качеству работы столовой, буфетов, пекарни. Редакция газеты «Кадры – транспорту» открытым текстом написала: «Командование и

[1] В красных уголках. Навести порядок в общежитиях института // Кадры – транспорту. 1941. № 5 (314). 7 февр.

[2] *Суслов И*. О культуре // Кадры – транспорту. 1941. № 13 (322). 24 марта.

[3] Что увидели участники рейда нашей газеты: В клубе // Кадры – транспорту. 1941. № 14 (323). 3 апр.

[4] Там же.

партбюро института пока еще мало что сделали для наведения надлежащего порядка в институте»[1].

В очередной раз эта тема была поднята и в отношении библиотеки. В первую очередь «досталось» читателям, которые нарушают правила пользования библиотекой, безобразно относятся к книгам и учебникам, проявляют себя расхитителями социалистической собственности. Серьезные претензии были высказаны работникам библиотеки, которые «проявляют недостаточную бдительность и либерализм к нерадивым читателям», не могут навести порядок в книгохранилище, отказались от практики выставок новых поступлений, «загубили» идею проведения читательских конференций[2]. В бездеятельности был обвинен и библиотечный совет, который не принимает никакого участия в работе библиотеки.

В марте 1941 г. в институте была создана комиссия по подготовке и проведению десятилетия вуза[3]. В состав комиссии вошли и. о. начальника института Л. Ф. Комаров (председатель), секретарь парткома С. М. Даниленков, заместитель начальника института по военной работе А. А. Тиммерман, начальник научно-исследовательского сектора проф. В. Е. Еврейсков, декан факультета Г. М. Ежков, заведующие кафедр С. Ф. Мацкевич и Я. Г. Дерягин, секретарь комитета комсомола Н. А. Танин, редактор институтской газеты И. М. Громов[4]. Проведение юбилейных торжеств назначалось на июнь. Комиссия предложила профессорско-преподавательскому и слушательскому составу внести свои предложения по организации мероприятия, а также выразила уверенность, что десятилетие вуза ознаменуется новыми победами в борьбе за качество учебы, ростом научно-исследовательской работы, новым походом за культуру. Но этому мероприятию уже не суждено состояться – впереди была война.

Таким образом, исследование культурно-массовой работы в НИВИТе позволяет нам сделать вывод, что данное направление являлось предметом постоянного внимания руководства вуза. На эти цели выделялись определенные финансовые средства, приобретались материальные активы. Содержательная часть этой работы в большей степени была отдана под начало партийной и комсомольской организаций, профсоюза. Мы увидели, что развитие культурно-массовой работы в НИВИТе в предвоенные годы в большей степени опиралось на энтузиазм и инициативу слушателей института, ряда преподавателей. За относительно небольшой период довоенного времени из маленьких кружков художественной самодеятельности выросли творческие коллективы, которые стали занимать призовые места на городских и областных олимпиадах и конкурсах, а ансамбль песни и пляски НИВИТа (художественный руководитель Л. И. Бляхер) стал визитной карточкой института. В середине 1930-х гг. зародилась традиция студенческих агитпереходов, агитпоходов и агитпоездов для проведения агитационно-

---

[1] Выполнить решение XVIII партконференции // Кадры – транспорту. 1941. № 14 (323). 3 апр.

[2] Еще о библиотеке // Кадры – транспорту. 1941. № 17 (326). 25 апр.

[3] Начало истории вуза руководство НИВИТа относило к томскому периоду, когда был принят приказ Наркомата путей сообщения СССР № 2287 от 30 июня 1931 г.: «Сибирский институт инженеров путей сообщения (СИИПС) в 1931 г. оставить в Томске и развивать в нем электромеханический и путейско-строительный факультеты с тем, чтобы после окончания строительства в Новосибирске нового здания института путейско-строительный факультет перевести в г. Новосибирск». См.: *Москалев П. И.* Летопись НИВИТа – НИИЖТа... С. 3.

[4] К десятилетнему юбилею института // Кадры – транспорту. 1941. № 13 (322). 23 марта.

массовой и культурной работы среди железнодорожников, работающих на станциях, железнодорожных узлах, в депо. Некоторые формы культурно-массовой работы НИВИТа сохранились до сих пор и все эти годы исправно служили повышению культурного уровня студенчества.

ГЛАВА 8
Развитие физкультурной и оборонно-массовой работы

В июле 1935 г. лучшие ударники производственной и общественной работы НИВИТа стали готовиться к велопробегу по маршруту Новосибирск – Москва для вручения рапорта наркомам Л. М. Кагановичу и К. Е. Ворошилову. По всей вероятности, идею такого проекта «подбросил» слушатель IV курса М. Красильников, который летом 1934 г. в составе команды бывшего Иркутского института транспорта совершил первый в СССР велопробег от станции Оплот (Дальний Восток) до Москвы. Более месяца на ежедневные тренировки выходили Кочнев, Красильников, проф. Еврейсков, Савинцев, Булгаков, Свирский, Б. Малков, Быков, Мирошин, А. Бутор, Локтин. Командиром велопробега был назначен М. Д. Красильников. «Вдоль пяти железных дорог пройдет наша команда, – писала газета «Кадры – транспорту», – на шести крупнейших узлах Томской, Омской, Пермской, М.-Казанской и М.-Курской железных дорог они обследуют состояние подготовки к осенне-зимним перевозкам и выполнение приказов тов. Кагановича о борьбе с авариями, ускорении оборота вагонов, об ускорении темпов и использовании достижений транспортного строительства»[1].

К очередной годовщине Великого Октября руководство вуза рапортовало, что в институте при кабинете физической культуры налажена постоянная работа семи секций: волейбола, бокса, тяжелой атлетики (штанга), мужской и женской гимнастики, снарядной гимнастики, а также охотсекции. Кроме того, по линии физкультуры действуют планерный, радиокружки, школа западных танцев. Шахматами в вузе занимаются более 150 чел., из них 11 чел. имеют III категорию, 22 – IV категорию и 35 – V категорию[2]. В кабинете физкультуры имеется 250 пар лыж, 5 пар боксерских перчаток, фехтовальный инвентарь из 20 рапир и 4 масок. Положительные сдвиги в физкультурно-массовой работе были налицо, но как критически оценивал положение председатель профбюро по физкультурной работе П. Мирошин, «кружками ФК охвачено только около 20 % нашего коллектива. Значкистов ГТО I ступени мы имеем около 40 %. Помимо того, сдали нормы ГТО II ступени всего 5 чел.»[3]. Он анонсировал, что в ближайших планах НИВИТа запуск хоккейной площадки, организация институтского турнира по спортивным играм (баскетбол, волейбол, теннис), а также проведение товарищеских встреч по баскетболу и волейболу с ведущими командами Новосибирска – «Динамо» и «Спартак». На зимних каникулах профком решил поддержать лыжный пробег Новосибирск – Красноярск, планирует профинансировать хоккейную команду, которая завоевала путевку на зональные краевые соревнования.

В конце 1935 г. группа слушателей, совершившая летнее восхождение на восточную вершину Белухи, выступила с инициативой организации лыжного похода на гору Белуху в период зимних каникул. Но их идея получила поддержку

[1] Готовимся к пробегу // Кадры – транспорту. 1935. № 18 (111). 16 июня.
[2] НИВИТ к 18-й годовщине Октября // Кадры – транспорту. 1935. № 27 (121). 6 нояб.
[3] Развернем физкультработу // Там же.



в вузе не сразу. «Тот факт, – писал слушатель В. Якушев, – что летний поход был проведен помимо общественности, через администрацию (при энергичном участии начальника института), дает очень нелестную характеристику работы профсоюзной и комсомольской организации. Если же и зимний поход пройдет так же, то это будет позором комсомольскому комитету института»[1]. В конце концов идея похода получила огласку и вновь административную поддержку в лице начальника института С. Е. Пропастина. В последующей публикации газеты «За лыжный поход имени X съезда ВЛКСМ» инициаторы писали: «Сейчас, и ни дня позднее, комитет комсомола должен выслушать комсомольцев группы 25, где эта мысль зародилась впервые и где даже подготавливаются организационные мероприятия по ее осуществлению, несмотря на инертность наших руководителей»[2]. Все их просьбы о поддержке инициативы оказались безуспешными, пока дело не дошло до начальника вуза. И поход состоялся! В январе – феврале 1936 г. группа слушателей НИВИТа совершила лыжный переход по маршруту Бийск – Белуха – Семипалатинск протяженностью 1 360 км горного пути с преодолением Козинихинского перевала высотой 3 000 м[3]. В газете «Кадры – транспорту» были опубликованы донесения командира и политрука о ходе лыжного похода по Чуйскому тракту. А 27 февраля 1936 г. командир пробега А. П. Алексеев телеграммой рапортовал руководству института, крайкому комсомола о завершении лыжного перехода Бийск – Семипалатинск[4]. «Этот переход был первым и беспримерным по трудности в Западно-Сибирском крае»[5].

В 1935 г. в НИВИТе зародилась еще одна инициатива – группа девушек предложила осуществить лыжный пробег Новосибирск – Красноярск. Но, как и в предыдущем случае, это предложение тоже пошло мимо внимания общественности. «Да и руководство ФК, – писала в газете слушатель Е. Ботвинская, – еще мало беспокоится о подготовке к пробегу. Мы не обеспечены хорошей обувью, креплением. Еще хуже обстоит дело с режимом до и после тренировки. Совершенно не организовано соответствующее питание»[6]. Более двух месяцев группа девушек самостоятельно вели тренировки, настойчиво готовились к этому походу. Наконец «вопросом пробега вплотную занялся комитет комсомола, тренировка команды была вверена технически грамотному, искренне заботливому, добросовестно выполняющему свое дело тов. Кокоулину»[7]. Организация лыжного пробега Новосибирск – Красноярск была даже включена отдельным пунктом в договор социалистического соревнования между НИВИТом и ТЭМИИТом[8]. В состав команды вошли Г. Короткова (командир пробега), М. Голубева, Е. Ботвинская, Е. Мечик, Головко[9]. Ранним утром 25 января 1936 г. весь институт вышел на проводы отважных лыжниц. Им предстояло за 15 ходовых дней преодолеть около 800 км. Дневник командира женского лыжного пробега Новосибирск –

---

[1] Вниманию общественности и комитета ВЛКСМ // Кадры – транспорту. 1935. № 31 (125). 11 дек.

[2] За лыжный поход имени X съезда ВЛКСМ // Кадры – транспорту. 1936. № 1 (127). 3 янв.

[3] Тридцатилетие Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. С. 28.

[4] Телеграмма: Лыжный пробег Бийск – Семипалатинск завершен // Кадры – транспорту. 1936. № 9 (135). 2 марта.

[5] *Москалев П. И.* Летопись НИВИТа – НИИЖТа... С. 8.

[6] К лыжному пробегу Новосибирск – Красноярск // Кадры – транспорту. 1935. № 32 (126). 25 дек.

[7] В лыжный пробег // Кадры – транспорту. 1936. № 4 (130). 17 янв.

[8] Кадры – транспорту. 1936. № 5 (131). 24 янв.

[9] Новосибирск – Красноярск ; Наш пробег – подарок X съезду ВЛКСМ // Кадры – транспорту. 1936. № 6 (132). 26 янв.

Красноярск, путевые заметки и отчеты были опубликованы в институтской газете «Кадры – транспорту» 23 февраля 1936 г.[1]

В план проведения зимних каникул (25 января – 11 февраля) по спортивной части включили следующие мероприятия: сдачу норм конкурса «Ворошиловский стрелок», индивидуальные лыжные соревнования на первенство вуза, турнир по волейболу, шахматно-шашечные соревнования, прыжки с парашютной вышки[2].

В начале 1936 г. организацию и проведение физкультурно-массовых мероприятий в институте было решено поставить на плановую основу. В приказе начальника НИВИТа от 5 февраля было написано: «Всякие физкультурные соревнования требуют тщательной подготовки и плановости в подготовке и выполнении их, и в частности лыжные и командные переходы при суровых климатических условиях Западной Сибири»[3]. Начальник института В. М. Шишковский приказал начальнику учебной части П. К. Штейгеру совместно с кабинетом физподготовки разработать и представить ему на утверждение план физкультурно-спортивных мероприятий на зимний и летний период, взять под контроль подготовку и участие представителей института во вневузовских мероприятиях.

В апреле в НИВИТе было принято Положение о проведении ежегодных физкультурных соревнований среди факультетов и учебных групп, учрежден переходящий приз института – Красное знамя[4]. Группа слушателей НИВИТа (10 чел.) без отрыва от учебы обучалась в школе пилотов при городском аэроклубе. После успешного овладения теорией они перешли к практическим занятиям – на аэродроме[5]. Летом 1936 г., в целях прохождения летной практики при аэроклубе, руководство вуза перенесло на месяц сроки прохождения военного лагерного сбора для слушателей-курсантов школы пилотов И. Шумкова, А. Семкина, Г. Феденева, П. Мирошина, Н. Цибульника, А. Журавлева, М. Коноплева. После окончания летней практики всей группе приказывалось прибыть в юргинские лагеря к 01.07.1936[6].

В сентябре 1936 г. на повестку дня был поставлен вопрос об организации спортивных секций (школ) по отдельным видам спорта. «В настоящее время начала работу гимнастическая школа (тренер В. Г. Устьянцев), – писалось в газете «Кадры – транспорту», – в ближайшие дни начинает работу школа лыжного спорта (тренер П. Сыромля), школы волейбола и тенниса (тренер Андрианов) и школа баскетбола (тренер В. Кокоулин)»[7]. В октябре для гимнастов была выделена большая аудитория на первом этаже, «которая с двух часов дня будет служить гимнастическим залом»[8].

В октябре 1936 г. комитет комсомола НИВИТа впервые утвердил план оборонной работы. В нем планировалось: 1) выявить количество обладателей значков ПВХО и ВС, членов Осоавиахима; 2) организовать в институте тир; 3) нала-

[1] К лыжному пробегу слушательниц НИВИТа // Кадры – транспорту. 1936. № 8 (134). 23 февр.
[2] План проведения зимних каникул // Кадры – транспорту. 1936. № 5 (131). 24 янв.
[3] Приказ по НИВИТу № 29 от 05.02.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 32.
[4] Приказ по НИВИТу № 80 от 10.04.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 56.
[5] Группа пилотов // Кадры – транспорту. 1936. № 9 (135). 2 марта.
[6] Приказ по НИВИТу № 97 от 22.05.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 87.
[7] Спортивные школы // Кадры – транспорту. 1936. № 1 (127). 25 сент.
[8] По следам заметок // Кадры – транспорту. 1936. № 3 (129). 10 окт.

дить военно-техническую учебу; 4) организовать в 1936/37 учеб. г. соревнование «Ворошиловский стрелок» с установлением премий; 5) организовать кружок парашютистов и выпустить их в 1936/37 учеб. г. – 50 чел; кроме того, пропустить всех через парашютную вышку; 6) организовать кружок планеристов[1]. Принятый план значительно превышал реальные возможности общественной организации, так как требовал серьезных финансовых и материальных затрат. Но порыв и энергия комсомольцев того времени не ставили под сомнение реализацию намеченных планов.

Следует заметить, что некоторые мероприятия из комсомольского плана были уже реализованы, некоторые делались «чужими» руками. Например, первый кружок планеристов в составе 50 чел. появился в институте еще в 1933 г. Далее, следуя лозунгу «От планера к самолету», руководство вуза стало добиваться, «чтобы выпущенные планеристы получили возможность овладеть самолетом в авиашколе при аэроклубе»[2]. В октябре 1936 г. десять слушателей НИВИТа (П. Мирошин, А. Журавлев, П. Вдовенко, А. Семкин, М. Коноплев, Н. Цибулькин, В. Шумаков, Г. Феденев, Новиков, Ременный) закончили обучение в авиашколе и получили удостоверения пилотов[3].

В 1936 г. в городском розыгрыше по волейболу нивитовская команда «Стрела» (Андрианов, Загороднюк, Л. Марцинкевич, Молдаванов, Варапаев) впервые заняла первое место по городу и краю.

В начале 1937 г. спортивный коллектив НИВИТа был принят в добровольное спортобщество «Локомотив» с непосредственным подчинением центральному совету (ЦС) общества. В целях активизации спортивной работы ЦС «Локомотив» выделил институту 20 000 р. И уже 19 января молодая команда НИВИТа впервые приняла участие в розыгрыше ЦС «Локомотив» по шашкам и шахматам, на который подали заявки девять спортивных обществ железных дорог Сибири и Дальнего Востока[4]. Для участия в отборочных соревнованиях по гимнастике 23 января 1937 г. в Москву направили пять слушателей: Ф. Давыдова (группа 302), К. Князева (группа 106), П. Фаунштейна (группа 202), Е. Мечик (группа 510), Н. Тарасовича (группа 402)[5]. Вместе со слушателями в столицу был командирован и их тренер – старший преподаватель В. Г. Устьянцев.

В период зимних каникул (с 24 января по 6 февраля 1937 г.) на базе НИВИТа были организованы и проведены следующие спортивно-массовые мероприятия: встречи хоккейных команд; прием зимних норм ГТО, ПВХО, ВСК; массовая лыжная вылазка. Кроме того, в план были включены переходы: через Чуйские Альпы с восхождением на вершину «Ольга»; лыжный переход Новосибирск – Томск – Новосибирск[6].

24 января 1937 г. группа лыжников-альпинистов НИВИТа – членов общества «Локомотив» (Е. Алексеев – командир перехода, В. Ефимовский, А. Алексеев, В. Голубовский, О. Нагибин, М. Сабенин) отправилась в высокогорный поход на Чуйские Альпы. Перед ними ставились следующие задачи: 1) произ-

[1] План оборонной работы // Кадры – транспорту. 1936. № 4 (130). 17 окт.
[2] *Шумаков В*. Как мы начали работать // Кадры – транспорту. 1936. № 7 (142). 5 нояб.
[3] Приобретем свой самолет // Кадры – транспорту. 1936. № 7 (142). 5 нояб.
[4] Физкультурная хроника // Кадры – транспорту. 1937. № 3 (149). 22 янв.
[5] Приказ по НИВИТу № 12 от 20.01.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 497.
[6] Календарный план массовых мероприятий на зимний каникулярный период с 24 января по 6 февраля 1937 г. // Кадры – транспорту. 1937. № 3 (149). 22 янв.

вести изучение зимних условий района и сбор метеорологических данных по заданию Гидрометуправления края; 2) изучить технику горнолыжного спорта (спуски, подъемы, повороты) в районе южного хребта Чуйских Альп; 3) совершить зимнее восхождение на вершину «Ольга» (4 000 м над уровнем моря) с применением лыж[1]. 25 января в институте был дан старт лыжному переходу по маршруту Новосибирск – Томск – Новосибирск. В составе команды находились слушатели И. Пыстин, В. Пономарев, В. Каширин. Лыжники впервые проложили свой маршрут нетрадиционно – «по компасу», а не вдоль полотна железной дороги[2]. За шесть ходовых дней участники прошли 492 км, со среднесуточным переходом 82 км.

В праздничном приказе, посвященном XIX годовщине Красной армии, участники лыжного похода на Чуйские Альпы были награждены ценными подарками «за осуществление перехода на пик «Ольга» в зимних условиях[3]. В этом же приказе за отличное проведение лыжного перехода Новосибирск – Томск – Новосибирск ценными подарками были отмечены слушатели И. Пыстин, В. Пономарев, В. Каширин. Командование института объявило благодарность и наградило ценными подарками слушателей П. Сыромля, Г. Феденева за хорошую тренерскую работу и подготовку к соревнованиям команды лыжников НИВИТа. За отличные результаты по теннису на международных соревнованиях в городах Горький и Москва доценту кафедры иностранных языков А. Г. Витте была объявлена благодарность[4]. На торжественном собрании коллектива представители ДСО «Локомотив» вручили почетные грамоты коллективу НИВИТа за призовые места в осенних городских соревнованиях по волейболу и гимнастике, а также за организацию соревнований по конькам и лыжам, проведенным 21–22 февраля в честь XIX годовщины Красной армии.

В феврале – марте 1937 г. в институте состоялись междуротные спортивные соревнования, организованные обществом «Локомотив». В ходе упорной борьбы первое место завоевал факультет «Постройка железных дорог и путевое хозяйство», за что и получил переходящий приз им. XIX годовщины РККА. Среди взводов лучшие результаты показал 5-й взвод эксплуатационного факультета, которому был вручен переходящий приз добровольного спортивного общества «Локомотив»[5]. С 22 марта в НИВИТе начались спортивные соревнования между взводами на переходящий приз кабинета физкультуры – Красное знамя. Товарищеская встреча хоккейных команд «Локомотив» – «Динамо» второй раз подряд завершилась разгромом институтской команды. В газете «Кадры – транспорту» писали, что «при наличии сильных игроков игры у наших локомотивцев совершенно нет. Чувствуется полная несыгранность и растерянность команды»[6].

На серьезные размышления о состоянии физкультурной работы в НИВИТе подтолкнули результаты зональных соревнований, организованных Центральным советом общества «Локомотив-Восток». По лыжам мужская команда института заняла шестое место из девяти, женская – пятое место из семи. Хоккейная

[1] Зимой на Алтай // Кадры – транспорту. 1936. № 12 (146). 26 дек.
[2] Физкультурная хроника // Кадры – транспорту. 1937. № 3 (149). 22 янв.
[3] Приказ по НИВИТу № 32-б от 22.02.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 421.
[4] Там же. Л. 422.
[5] Физкультурная хроника // Кадры – транспорту. 1937. № 9 (155). 8 марта.
[6] Кадры – транспорту. 1937. № 11 (157). 22 марта.

команда вуза заняла третье место из пяти участвующих команд. «Все это подтверждает, – писали в газете "Кадры – транспорту", – что физкультурная работа находится в большом прорыве, что ни совет общества "Локомотив-Восток", ни кафедра физкультуры не сумели возглавить, организовать и ежедневно кропотливо работать над выращиванием крепкого спортивного коллектива»[1].

В апреле 1937 г. представители НИВИТа впервые предложили провести в Новосибирске массовые физкультурные выступления на площади города, по примеру больших спортивных парадов Москвы, Ленинграда, Киева. «Мы предлагаем дать фигурную маршировку, комплекс вольных упражнений и пирамиду. Но для того чтобы это получилось красиво и солидно, надо чтобы весь коллектив института принял активное участие в подготовке этого мероприятия»[2]. И коллектив дружно поддержал своих передовиков физкультурного движения! 1 мая 1937 г. НИВИТ выставил на парад 1 000 участников с показом вольных упражнений по второму комплексу ГТО, с фигурной маршировкой и демонстрацией пирамид[3].

В мае 1937 г. комитет комсомола института дал неудовлетворительную оценку работы Т. Усольцеву – ответственному за оборонно-спортивную работу, который в течение года ничего не делал: «Почетная и увлекательная работа по организации и подготовке парашютистов, планеристов, пилотов, кавалеристов, снайперов и ворошиловских стрелков шла мимо тов. Усольцева, через руководство нашей осоавиахимовской организации. Вместо живой помощи руководству осоавиахима он отделывался бесплодными, никому не нужными разговорами»[4].

Летом 1937 г. НИВИТ впервые участвовал в сборах центральной военно-спортивной школы, организованной в Севастополе. Согласно приказу ЦУУЗа НКПС наш институт направил команду из 20 слушателей под руководством старшего преподавателя В. И. Кокоулина и слушателя В. Васильченко (политрук). Как отмечалось в приказе по институту, команда нашего вуза «показала образец дисциплинированности, служа примером для всего состава школы», а также хорошие результаты при сдаче испытаний по комплексу ГТО II ступени. Представители вуза заняли первые места по бегу на 3 000 м и плаванию на 100 м. Приказом по Центральной военно-спортивной школе слушатель НИВИТа Е. Иванова была награждена велосипедом за хорошее командование сводным женским взводом. Жетонами с надписью «За активную общественную работу» был награжден старший преподаватель В. И. Кокоулин, исполнявший обязанности тренера школы; с надписью «За отличную организацию политмассовой работы» – слушатель В. Васильченко, исполнявший обязанности помощника комиссара школы[5].

В августе 1937 г. коллектив НИВИТа принял активное участие в подписке на заем обороны. После опубликования в печати решения правительства о выпуске займа укрепления обороны страны во всем институте развернулась горячая работа. «К концу второго дня основная масса слушателей, рабочих, служащих и профессорско-преподавательского состава уже была охвачена подпиской на заем обороны: остались те, кто находился в командировке, на

[1] Физкультурный прорыв // Кадры – транспорту. 1937. № 18 (164). 14 мая.
[2] Физкультурная хроника // Кадры – транспорту. 1937. № 11 (157). 22 марта.
[3] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 16. Л. 33.
[4] Что делает Усольцев? // Кадры – транспорту. 1937. № 20 (166). 10 июня.
[5] Приказ по НИВИТу № 218-б от 07.12.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 22.

практике и т. д.»[1]. На 1 сентября подпиской было охвачено 84,5 % слушателей, сумма подписки составила 126 % к трехнедельному заработку.

В начале 1937/38 учеб. г., согласно распоряжению ЦУУЗа НКПС, была проведена своеобразная перестройка работы по физкультуре. Во-первых, руководство физической культурой было передано заместителю начальника института по военной части. Во-вторых, последовало распоряжение о перестройке программ и самих академических занятий с расчетом обеспечения подготовки будущих обладателей значков ГТО первой и второй ступеней. Кабинету физкультуры поручалось оформить личные учетные карточки слушателей по сдаче норм ГТО, вести точный учет последних. Начальникам факультетов и всему комсоставу приказывалось «строго следить за посещаемостью занятий по ФК, как и всех прочих обязательных дисциплин»[2].

В январе 1938 г. команда НИВИТа приняла участие в лыжных соревнованиях среди транспортных вузов НКПС. В Москву, согласно телеграмме ЦУУЗа, с 18 января по 6 февраля были командированы слушатели И. Козолаев, Г. Феденев, И. Пыстин, Б. Пономарев, Л. Марцинкевич, Е. Ботвинская, Е. Григорьева, А. Вакитина; руководителем лыжной команды назначили старшего преподавателя физкультуры В. И. Кокоулина[3].

На зимних каникулах слушатели НИВИТа осуществили лыжный переход (12 чел.) по маршруту Новосибирск – Сталинск. За пять дней команда прошла 420 км в условиях суровой сибирской зимы, когда мороз доходил до 40 градусов. «Этим походом наши лыжники показали, – писал командир перехода С. Гетман, – что НИВИТ готовит кадры физически здоровых и политически грамотных специалистов для железнодорожного транспорта»[4].

В эти же сроки были осуществлены два горных восхождения альпинистов (6 чел.) на пик им. Комсомола (4 400 м) и Талгарский пик в Казахстане[5]. Зимнее восхождение на Талгарский пик (5 017 м) было совершено впервые в истории. Руководитель похода В. Голубовский прислал в институт телеграмму следующего содержания: «Вершина Талгара альпинистами НИВИТа взята в трудных условиях, при снежном шторме. Выезжаем восемнадцатого. Привет коллективу НИВИТ»[6]. Руководство института высоко оценило их вклад и наградило всех участников почетными грамотами и ценными подарками[7].

В феврале 1938 г. все слушатели НИВИТа вышли на соревнования, посвященные XX годовщине РККА[8]. В приказе военный заместитель начальника института предупреждал организаторов, что «такие массовые соревнования требуют от физкультурников высокой дисциплинированности, организованности, чтобы избежать случаев обмораживания, ранения и т. п.»[9]. Кафедре физкультуры было выделено 1 200 р. для премирования участников, показавших

---

[1] Подписка на «Заем обороны» // Кадры – транспорту. 1937. № 23 (169). 2 сент.
[2] Приказ по НИВИТу № 197 от 02.11.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 73.
[3] Приказ по НИВИТу № 13 от 25.01.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 37.
[4] Лыжный переход Новосибирск – Сталинск // Кадры – транспорту. 1938. № 8 (194). 23 февр.
[5] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 18 ; На штурм Толгарского пика // Кадры – транспорту. 1938. № 6 (191). 12 февр.
[6] Новая победа альпинистов-нивитовцев // Кадры – транспорту. 1938. № 7 (193). 18 февр.
[7] Дополнение к приказу № 36 от 22.02.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 91.
[8] Достойно встретим XX-летие РККА // Кадры – транспорту. 1938. № 6 (191). 12 февр.
[9] Приказ по НИВИТу № 33 от 17.02.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 69.

лучшие результаты в лыжных и конькобежных видах спорта. К юбилею в институте торжественно открыли новый тир. За победу в соревнованиях по стрельбе команда стрелков 3-й роты получила переходящий приз – статуэтку стрелка, а слушатель этой же команды С. Максимов, занявший первое индивидуальное место в стрельбе, был премирован малокалиберной винтовкой с патронами в количестве 100 шт.[1]

За 1937/38 учеб. г. в НИВИТе было проведено шесть спартакиад, более 30 различных спортивных соревнований с общим охватом свыше 3 000 человеко-выступлений[2]. На базе института было подготовлено три инструктора стрелкового спорта, 22 инструктора начальной подготовки. Проделанная за год работа отражена в показателях, представленных в табл. 19.

Таблица 19

Показатель	ПВХО		ВС		ГСО		ГТО		«Ворошиловский всадник»	Парашют
	I	II	I	II	I	II	I	II		
Сдавшие нормы на значок в отчетном году	525	–	475	33	260	16	379	6	–	–
Число обладателей значков по институту	1 138	10	787	36	637	18	798	23	29	18

Слушатели НИВИТа уже имели 10 удостоверений пилотов, 18 – планеристов, 36 – альпинистов, 40 – на право управления автомобилями.

В конце 1937/38 учеб. г. в институте работали 13 физкультурных секций с общим охватом 729 чел., а именно: гимнастическая – 44, лыжная – 72, хоккейная – 46, конькобежная – 34, футбольная – 45, баскетбольная – 60, волейбольная – 72, легкой атлетики – 38, бокса – 12, охото-рыболовная – 48, альпинистская – 46, авто-мотосекция – 92, шахматно-шашечная – 120 чел.[3] Своеобразный итог физкультурной работы за прошедший учебный год подвел на страницах газеты «Кадры – транспорту» слушатель М. Вильконецкий: «До сих пор в нашем институте не было ни одного значкиста ГТО II ступени. Сегодня первыми в институте получают этот значок Оля Зайцева, Леня Еременко, Ваня Бородулин, старший преподаватель В. И. Кокоулин и наш военврач Горюнов»[4]. НИВИТ впервые выполнил и даже перевыполнил контрольные цифры ЦУУЗа НКПС и наш договор с ТЭМИИТом в части сдачи норм ГТО по зимним видам спорта. Контрольная цифра ЦУУЗа по сдаче норм ГТО I ступени выполнена на 118 %.

2 мая 1938 г. на стадионе НИВИТа были проведены весенние соревнования между факультетами по легкой атлетике, велокроссу, спортивным играм и перетягиванию каната. В проведенных соревнованиях участвовало 192 чел. Общее первое место заняла команда факультета «Строительство железных дорог и путевое хозяйство», за что получила переходящий приз профсоюзного комитета. Сводка результатов соревнований (по видам спорта) была напечатана в газете «Кадры – транспорту» за 5 мая. В первомайские праздники спортсмены нашего института приняли участие в стрелковых соревнованиях

[1] Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 91.

[2] Отчет НИВИТа по учебно-методической работе за 1937/38 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 18.

[3] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 18.

[4] Работа физкультурного коллектива // Кадры – транспорту. 1938. № 16 (202). 1 мая.

между командами НИВИТа и ТЭМИИТа (в Томске). Команда томичей выбила 871 очко из 1 000 возможных, нивитовцы – 870 очков[1].

Летом 1938 г. команда НИВИТа в составе П. Синкина, Л. Марцинкевича, Н. Солодкого, А. Кощеевой, А. Лысенко, И. Ивановой отбыли в Москву на наркоматовские соревнования[2]. В начале июля, согласно распоряжению ЦУУЗа НКПС, институт откомандировал 25 чел. в военно-спортивную школу (Севастополь) для сдачи норм на значок ГТО II ступени. Старшим по команде был назначен слушатель М. Вильконецкий[3].

НИВИТ принял предложение ТЭМИИТа о проведении ряда товарищеских встреч по футболу и баскетболу, и 28 июня 1938 г. мужские и женские команды нашего вуза выехали в Томск на соревнования[4]. Команды альпинистов по традиции потянулись в горы[5]. В августе сборная мужская команда НИВИТа по баскетболу приняла участие в летней спартакиаде, посвященной 20-летию комсомола (Красноярск, 23–26 августа), и заняла первое место среди команд железных дорог Сибири и Дальнего Востока[6].

Итоги летнего спортивного сезона были подведены руководством института в праздничном приказе, посвященном XXII годовщине Октября. За активное участие в оборонной работе, за подготовку ворошиловских стрелков I и II ступеней, за умение сочетать академическую работу с общественной благодарность была объявлена 15 слушателям. Начальник института также объявил благодарность всему составу баскетбольной команды – призерам красноярской спартакиады, и по решению комитета ВЛКСМ и профкома им вручили памятные жетоны. За проявленную инициативу в организации оборонной работы ценными подарками были награждены командир роты И. Г. Попов, слушатель факультета «Движение и грузовая работа», член комитета комсомола В. Шахматов[7]. Итоги оборонной работы института за 1938 г. подведены в передовой статье газеты «Кадры – транспорту»[8].

В декабре 1938 г. в Новосибирске состоялась лыжная эстафета, посвященная дню Конституции. На старт вышли 30 мужских команд 12 спортивных обществ и коллективов города. Первая команда НИВИТа заняла третье место, вторая – пришла к финишу 12-й. Женщины были пятые из 12. Общекомандное первенство завоевал техникум физкультуры, команда НИВИТа разделила 5–6-е место со «Спартаком»[9].

За 1938/39 учеб. г. в НИВИТе были организованы и проведены следующие спортивные мероприятия:

1. Розыгрыш по играм в волейбол и баскетбол – мужчины и женщины с охватом до 200 чел.

---

[1] *Шахматов В.* Стрелковые соревнования ТЭМИИТ – НИВИТ // Кадры – транспорту. 1938. № 17 (203). 5 мая.

[2] Приказ по НИВИТу № 107-а от 22.06.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 301.

[3] Приказ по НИВИТу № 116-б от 03.07.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 339.

[4] Приказ по НИВИТу № 111-б от 27.06.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 320.

[5] В лагере альпинистов // Кадры – транспорту. 1938. № 21 (207). 29 окт.

[6] Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 625.

[7] Там же. Л. 625–626.

[8] Оборонная работа в институте // Кадры – транспорту. 1938. № 22 (208). 7 нояб.

[9] *Вильконецкий М.* Физкультура и спорт // Кадры – транспорту. 1938. № 30 (216). 20 дек.

2. Военизированная эстафета с охватом до 300 чел.[1]

3. Зимняя спартакиада с охватом до 800 чел. (лыжи, коньки, волейбол, баскетбол, штанга и шахматы).

4. Летняя спартакиада (на базе юргинского лагеря) с охватом 522 чел. (легкая атлетика, футбол, волейбол, баскетбол, городки). В лагерях принята 2 561 норма ГТО по легкой атлетике.

5. Три показательных выступления по гимнастике и одно – по боксу[2].

В январе 1939 г. институт вновь направил в Москву команду лыжников из девяти человек для участия в соревнованиях на первенство вузов НКПС. Для участия в гимнастическом сборе вузов НКПС в столицу командировали слушателей Ф. Давыдова (группа 503) и Волкову (группа 403)[3].

В период зимних каникул вновь был осуществлен лыжный агитпереход команды слушателей (7 чел.) по маршруту Новосибирск – Томск[4]. В эти же сроки спортивным обществом «Наука» был организован лыжный переход команды служащих института (6 чел.). Переход был посвящен предстоящему XVIII съезду ВКП(б) и ставил задачу широкого проведения агитационно-массовой работы среди населения. За успешное выполнение мероприятий, обеспечивших первое место команды института в военизированной лыжной эстафете и кроссе имени 1-й годовщины выборов в Верховный Совет СССР, командование института объявило благодарность слушателям С. Фролову, И. Пыстину, В. Пономареву[5].

На традиционных стрелковых соревнованиях, посвященных XXI годовщине РККА и XVIII съезду ВКП(б), лучших результатов добилась команда II курса факультета «Движение и грузовая работа» (449 очков), второе место заняла команда II курса факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» (444 очка)[6]. Лучший результат в индивидуальной стрельбе показал слушатель Домнин. Он выбил 95 очков из 100 возможных. Команда института показала отличные результаты в соревнованиях по стрельбе на первенство Томской железной дороги по классу мастеров: выбили 1 632 очка из 2 000.

В феврале 1939 г. начальник НИВИТа Н. И. Матвеев издал приказ о систематическом проведении сборов физоргов учебных групп. Кабинету физкультуры поручалось не реже двух раз в месяц (9-го и 25-го числа) проводить с ними инструктаж по организации и проведению физзарядки слушателей[7]. Ответственность за своевременную явку физоргов на инструктаж возлагалась на командиров батальонов. Для решения организационных вопросов и оказания практической помощи спортивным секциям за ними были закреплены преподаватели физкультуры. В мартовском приказе начальника НИВИТа регламентировались новый порядок приема зачетов по физкультуре, ответственность слушателей за пропуски занятий.

---

[1] Мы полагаем, что в первой оборонно-спортивной эстафете (март 1939 г.) приняли участие не более 120 чел. исходя из расчета, что каждый курс должен был выставить команду из 12 слушателей (девять мужчин и три женщины). См.: Кадры – транспорту. 1939. № 14 (231). 18 марта. Все последующие предвоенные годы показали, что в эстафетах выставлялось не более 10–12 команд.

[2] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 24.

[3] Приказ по НИВИТу № 26 от 20.01.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 505.

[4] Лыжный агитпоход // Кадры – транспорту. 1939. № 5 (222). 7 февр. ; *Москалев П. И.* Летопись НИВИТа – НИИЖТа... С. 11.

[5] Приказ по НИВИТу № 87 от 22.02.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 442.

[6] *Шахматов В.* Стрелковые соревнования в честь XVIII съезда ВКП(б) // Кадры – транспорту. 1939. № 8 (225). 2 марта.

[7] Приказ по НИВИТу № 62 от 09.02.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 410.

Начальникам факультетов приказывалось «разъяснить слушателям I и II курсов, что посещение ими учебных занятий и сдача соответствующих зачетов по физкультуре является обязательным для всех слушателей, кроме освобожденных от этих занятий по состоянию здоровья»[1].

24 марта 1939 г. в институте состоялась первая оборонно-спортивная эстафета, которая положила начало будущей традиции НИВИТа – НИИЖТа – СГУПСа, существующей уже более 80 лет. Инициаторами первой «оборонки» стали институтский комитет ВЛКСМ, добровольные общества «Осоавиахим» и «Локомотив»[2]. Оборонно-спортивным эстафетам НИВИТа посвящена отдельная статья[3], а также заключительная глава настоящей книги – «Зарождение славных традиций НИВИТа – НИИЖТа – СГУПСа».

В 1939 г. ЦК ВЛКСМ, ЦС Осоавиахима, ВКВШ и Всесоюзный комитет по делам физкультуры и спорта при СНК СССР объявили всесоюзные соревнования между высшими учебными заведениями наркоматов по военной подготовке, оборонно-массовой и физкультурной работе. Сроки соревнования – с 1 марта по 1 сентября 1939 г. Организация и проведение всесоюзного соревнования были нацелены на решение следующих задач:

1) широкую пропаганду вопросов международного положения, разъяснение угрозы военного нападения фашистских агрессоров на СССР, пропаганду задач укрепления обороны страны и воспитание готовности каждого патриота в любой момент выступить с оружием в руках на защиту священных границ социалистической Родины;

2) наибольший охват оборонно-массовой и физкультурной работой всех студентов вуза;

3) наилучшие показатели по курсу военной и физической подготовки;

4) выявление лучших вузов и втузов по военной подготовке, оборонно-массовой и физкультурной работе, а также студентов – отличников оборонной и физкультурной работы.

На основании положения о всесоюзном соревновании в НИВИТе была создана судейская комиссия в количестве 10 чел. (председатель – полковник А. В. Котюков), которой поручалось разработать практические мероприятия, а также взять на себя руководство и организацию соответствующих соревнований в вузе, подведение итогов всесоюзного соревнования по институту. Приказом начальника вуза к 1 мая поручалось подвести предварительные итоги (первого этапа) соревнования[4]. Успехи физкультурников института были отмечены в редакционной статье газеты «Кадры – транспорту» за 1 мая 1939 г.

В мае 1939 г. были подведены итоги зимней спартакиады НИВИТа, посвященной XXI годовщине РККА и военно-морского флота. Как отмечено в праздничном приказе, спартакиадой было охвачено 652 слушателя, из них 147 женщин и 515 мужчин. По видам спорта охват выразился в следующих цифрах: лыжи – 410 чел., коньки – 65 чел., спортигры – 187 чел.[5] По результатам соревнований первые места в отдельных видах спорта заняли: баскетбол – мужская

[1] Приказ по НИВИТу № 113 от 20.03.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 360.

[2] Кадры – транспорту. 1939. № 14 (231). 18 марта.

[3] *Добровольский А. В.*, *Чекалин С. А.* Традиции НИВИТа – НИИЖТа – СГУПСа: оборонно-спортивная эстафета («оборонка») // Гуманитарные проблемы военного дела. 2019. № 3 (20). С. 76–84.

[4] Приказ по НИВИТу № 132 от 01.04.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 389.

[5] Приказ по НИВИТу № 192 от 29.05.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 311.

команда IV курса факультета «Движение и грузовая работа»; женская команда II курса факультета «Движение и грузовая работа»; волейбол – мужская команда II курса факультета «Строительство железных дорог и путевое хозяйство», женская команда II курса факультета «Движение и грузовая работа»; коньки – мужская команда III курса факультета «Строительство железных дорог и путевое хозяйство», женская команда II курса факультета «Движение и грузовая работа»; лыжи – мужская команда II курса факультета «Движение и грузовая работа», женская команда I курса факультета «Движение и грузовая работа»; военизированный переход на 3 км – женская команда II курса факультета «Движение и грузовая работа», на 10 км – мужская команда II курса факультета «Движение и грузовая работа». Руководство института наградило денежными премиями и ценными подарками слушателей, занявших первые места по отдельным видам спорта, объявило благодарности и премировало денежными премиями организаторов спартакиады, командиров подразделений, физоргов[1].

Массовый легкоатлетический кросс имени первого секретаря ВЦСПС Н. М. Шверника 24 мая закрыл спортивный календарь 1938/39 учеб. г. Командное место по кроссу и гранатометанию занял IV курс факультета «Движение и грузовая работа», второе – I курс факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», третьим был I курс факультета «Движение»[2].

Летом 1939 г. представители НИВИТа приняли участие во Всесоюзных соревнованиях по гимнастике между вузами, техникумами и техшколами Наркомата путей сообщения. В Москву отправилась команда института (Синилов, Буцик, Волкова, Князева, Новобраченко, Кузнецов) под руководством преподавателя физкультуры А. Г. Растворовой. Четверо слушателей факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» (Л. Ревягин, В. Кузнецов, И. Щиткова, Г. Чербских) были командированы с 1 июля в школу инструкторов альпинизма[3]. На основании распоряжения ЦУУЗа институт направил 24 чел. в военно-спортивную школу НКПС (Севастополь) для сдачи норм ГТО на значок II ступени. Старшим по команде назначен слушатель В. Шахматов, политруком – слушатель Н. Шабалин[4]. С 1 по 15 августа 1939 г. 57 слушателей НИВИТа приняли участие в альпиниаде (школа альпинистов спортобщества «Локомотив-Восток» на базе высокогорного лагеря близ Алма-Аты)[5]. Начальником сводного отряда являлся старший лейтенант М. И. Карплюк, политруком – слушатель В. Голубовский.

На летней спартакиаде спортивного общества «Локомотив-Восток», проходившей в Красноярске с 23 по 27 июля, баскетбольная команда института выиграла все встречи с общим счетом 64 : 4 и заняла первое место среди коллективов девяти железных дорог и двух институтов[6]. Команда НИВИТа вторично завоевала звание чемпиона спортобщества «Локомотив-Восток» по баскетболу.

---

[1] Приказ по НИВИТу № 192 от 29.05.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 311–312.

[2] Итоги кросса имени тов. Шверника // Кадры – транспорту. 1939. № 25 (242). 30 мая.

[3] Приказ по НИВИТу № 233 от 25.06.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 218.

[4] Приказ по НИВИТу № 268 от 10.07.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 164.

[5] *Котюков И.* Кто не растеряется в горах, тот не струсит в бою // Кадры – транспорту. 1939. № 29 (246). 5 сент.

[6] Передовая баскетбольная команда // Кадры – транспорту. 1939. № 36 (253). 27 окт.

На основе отчета института за 1938/39 учеб. г. можно сделать вывод, что за прошедший год количество спортивных секций и кружков в вузе осталось на прежнем уровне – 13 и количество участников примерно то же – 670 чел.[1] Правда, в порядке шефской помощи нивитовцы организовали в подшефной школе две спортивные группы (девочек) и регулярно занимались с ними гимнастикой.

За 1938/39 учеб. г. в НИВИТе сдали нормы на значок ГТО I ступени 250 слушателей, II ступени – 40 чел. По стрелковой подготовке были сданы нормы по следующим категориям: ВС I ступени – 644 чел., II ступени – 90 чел., ПВХО – 578 чел., ГСО – 218 чел. К лету 1939 г. на базе вуза было подготовлено: ворошиловских пулеметчиков – 42 чел., классных стрелков – 46 чел., инструкторов по стрелковой подготовке – 43 чел., ворошиловских всадников – 25 чел., альпинистов I ступени – 60 чел.[2] Во время проведения очередного летнего лагерного сбора на базе Юргинского полигона СибВО все слушатели участвовали в трех стрелковых соревнованиях, а также военно-спортивном празднике «День советского стрелка».

1938/39 учеб. г. для нашего вуза стал годом своеобразного «спортивного перелома», внешнего прорыва. Баскетбольная команда НИВИТа в составе А. Зуенко, В. Кожина, В. Шубина, Л. Плетнева, В. Коваля стала одной из лучших команд Новосибирска и Новосибирской области, второй раз подряд завоевав звание чемпиона ЦС «Локомотив-Восток»[3]. На городских соревнованиях среди вузов, втузов и техникумов НИВИТ занял призовые места: по лыжам – первое, по волейболу – второе, по баскетболу – второе. По отдельным видам спорта слушатели института стали чемпионами города: Н. Григорьев – чемпион по штанге в легком весе (первый разряд); И. Фролов – чемпион по лыжам на дистанции 20 км, М. Будаева – чемпионка по прыжкам в длину. Нивитовцы оказались первыми в беге на дистанции 500 м (Волкова), на 1 000 м (Баркалева, П. Синкин), на 5 000 м (П. Синкин).

В августе 1939 г. коллектив института в очередной раз подписался (в рекордные сроки) на заем имени Третьей Сталинской пятилетки (выпуска второго года) на сумму 205 760 р., а также в вузе впервые был поставлен вопрос о сдаче норм ГТО I ступени вчерашними абитуриентами, зачисленными в списки слушателей института[4].

Новый 1939/40 учеб. г. начался с серьезных перемен. На основании приказа Всесоюзного комитета по делам физической культуры и спорта при СНК СССР и Всесоюзного комитета по делам высшей школы при СНК СССР № 314/424 от 11 июля 1939 г. в НИВИТе была образована кафедра физической культуры. Приказ начальника института № 321 от 5 августа гласил: «Вместо существующей предметной комиссии по физической культуре с 1 сентября 1939 г. создать кафедру»[5]. Первым врио начальника кафедры был назначен Г. Д. Бабкин, старшим преподавателем по спортивно-массовой работе – В. И. Кокоулин. Начальнику кафедры поручили составить учебный план по физической культуре для института (на основе типового учебного плана) и к 5 сентября представить его в учебную часть.

---

[1] Отчет о работе Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта за 1938/39 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 23–23 об.

[2] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 24 об.

[3] Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 41.

[4] Кадры – транспорту. 1939. № 27 (244). 25 авг.

[5] Приказ по НИВИТу № 321 от 05.08.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 84.

На очередной учебный год руководство института поставило довольно амбициозные задачи: 1) завоевать первенство среди вузов НКПС; 2) добиться 100-процентного охвата членством Осоавиахима, значкистов ВС-1, ПВХО, ГСО и ГТО среди слушателей института; 3) резко улучшить работу по подготовке к сдаче норм конкурса «Ворошиловский стрелок» и ГТО II ступени, ворошиловских пулеметчиков, мотоциклистов, альпинистов[1].

В новый план физкультурно-оборонительной работы кафедры физкультуры были включены спортивные соревнования между командами курсов, посвященные XXII годовщине Октября. В положение о соревновании был включен пеший переход на 5 км, санитарная эстафета и метание гранаты, стрелковые соревнования. Для мужской команды в зачет по лучшим результатам был определен маршбросок на 5 км с прохождением 1 км в противогазе; для женщин – санитарная эстафета четыре подхода по 200 м[2]. В соревнованиях по переходу на 5 км и метанию гранаты (у мужчин) лучшими оказались команды третьей роты (II курс факультета «Путь»), второй роты (III курс факультета «Путь»), второй роты (IV курс факультета «Путь»); среди женских команд – шестая рота (IV курс факультета «Движение и грузовая работа»»), восьмая рота (I курс факультета «Движение»), седьмая рота (II курс факультета «Движение»)[3].

В стрелковых соревнованиях первое место заняла команда третьей роты (II курс факультета «Путь»), второе место – седьмая рота (II курс факультета «Движение»). За отличную стрельбу третья рота была награждена переходящим призом – барельефом с надписью «Защита Отечества есть священный долг каждого гражданина». В индивидуальном зачете первое место занял слушатель Ю. Панайоти – командир взвода (I курс факультета «Путь»), второе место – слушатель Фурсин (II курс факультета «Движение»)[4]. Оба победителя были награждены ценными подарками на сумму 200 и 100 р. В целом в этих соревнованиях участвовали 179 чел.

С 18 ноября 1939 г. в НИВИТе начались соревнования на первенство института по баскетболу и волейболу между командами курсов, посвященные выборам в местные Советы депутатов трудящихся. На соревнования по баскетболу подали заявки 10 мужских и 8 женских команд, на волейбол заявились 12 мужских и 8 женских[5]. Главную судейскую коллегию возглавил начальник кафедры физкультуры Г. Д. Бабкин, заместителем главного судьи назначили В. И. Кокоулина, судьями – преподавателей Алексеева, В. П. Целищева, инженера Шубина, слушателей А. Зуенко, Л. Плетнева, Цветкова. В соревнованиях приняли участие 228 слушателей[6]. В связи с большим количеством встреч (соревнования проходили по круговой системе) и начавшейся зимней сессией итоги женского чемпионата смогли подвести только в январе[7].

---

[1] XXV Международный юношеский день // Кадры – транспорту. 1939. № 29 (246). 5 сент.

[2] Приказ по НИВИТу № 389 от 02.11.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 59 ; *Кокоулин В.* О предстоящих соревнованиях по физкультуре // Кадры – транспорту. 1939. № 33 (250). 5 окт.

[3] Приказ по НИВИТу № 406 от 17.11.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 40.

[4] Там же.

[5] Приказ по НИВИТу № 403 от 15.11.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 44 ; На первенство института // Кадры – транспорту. 1939. № 39 (255). 17 нояб.

[6] Физкультура и спорт // Кадры – транспорту. 1939. № 44 (261). 10 дек.

[7] Итоги соревнования по волейболу и баскетболу // Кадры – транспорту. 1940. № 5 (269). 30 янв.

29–30 ноября 1939 г. в НИВИТе были проведены первые институтские соревнования по гимнастике на личное первенство среди мужчин и женщин, в которых приняли участие 57 чел. Среди женщин звание лучшей гимнастки завоевала слушательница группы 217 М. Будаева, среди мужчин лучшим стал дипломник Ф. Давыдов (группа 603). Приказом начальника всем участникам институтских соревнований по гимнастике была объявлена благодарность «за настойчивую работу над овладением программ третьего разряда»[1]. По итогам соревнований 12 слушателей НИВИТа получили звание гимнаста третьего разряда.

В ноябре 1939 г. были подведены промежуточные итоги соревнования среди вузов НКПС на лучшую постановку оборонно-спортивной работы. НИВИТ был отмечен в числе вузов, имеющих хорошую динамику работы. По данным на 1 сентября 1939 г., в институте более 60 % слушателей сдали нормы и имели три оборонных значка (ГТО, ВС, ГСО), тогда как на 1 мая их было 47 %; по два оборонных значка имели 35 % слушателей (вместо 42 %), а получивших только один значок – 5 % (вместо 21 %)[2]. В числе передовиков соревнования были названы слушатели Шахматов, Гущев, Клопотов, Моргачев, Ефимов, Пыстин, которые сдали нормы на восемь–девять оборонных значков и продолжали упорно работать над собой, приобретая новые военные специальности.

На основе изученных материалов можно констатировать, что в предвоенные годы вопросы оборонно-спортивной работы стали занимать приоритетное место в деятельности руководства вуза. В декабре 1939 г., впервые задолго до начала мероприятия, вышел приказ об организации и проведении стрелковых соревнований между курсами, посвященных XXII годовщине РККА. Командирам батальонов предписывалось к 20 декабря сформировать команды и приступить к систематическим тренировкам. На проведение тренировок также впервые выделялся фонд мелкокалиберных патронов в количестве 6 000 шт.[3]

Вскоре, в ознаменование XXII годовщины Рабоче-крестьянской Красной армии и Военно-морского флота и подведения итогов Всесоюзного соревнования по массово-оборонной и спортивной работе среди высших учебных заведений Наркомата путей сообщения, ЦУУЗ НКПС объявит заочные соревнования среди втузов. В соответствии с директивой ЦУУЗа и Положением о всесоюзных заочных соревнованиях НИВИТ подготовил для участия шесть команд – три мужские (по 5 чел.) и три женские (по 3 чел.). Для организации и проведения соревнования была назначена комиссия в составе: председатель – заместитель начальника института по военной части полковник А. А. Тиммерман, члены – командир батальона майор Л. Ф. Грецкий, представитель партбюро капитан Болдин, от комитета ВЛКСМ Лифенцев, от кафедры физкультуры старший преподаватель В. И. Кокоулин[4].

В период с 27 января по 2 февраля 1940 г. в Москве происходила Всесоюзная спартакиада втузов НКПС, в которой приняли участие 11 втузов с общим количеством 348 чел., из них 33 слушателя НИВИТа[5]. На этой спартакиаде нивитовцы показали высокие достижения и результаты: по лыжам – первое место (грамота); в индивидуальном первенстве: Фролов – первое место, И. Пыстин –

[1] Приказ по НИВИТу № 426 от 07.12.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 22.
[2] Передовики оборонно-физкультурной работы // Кадры – транспорту. 1939. № 40 (257). 23 нояб.
[3] Приказ по НИВИТу № 433 от 17.12.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 12.
[4] Приказ по НИВИТу № 45 от 16.02.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 386–387.
[5] Лучшие физкультурники выехали в Москву на спартакиаду // Кадры – транспорту. 1940. № 4 (268). 21 янв.

второе место, М. Будаева – второе место. В лыжной эстафете – первое место (грамота). По конькам – третье место (грамота). Штанга – третье место (грамота). Баскетбол (женская команда) – третье место (грамота). Стрелковые соревнования – пятое место[1]. За высокие спортивные достижения на Всесоюзной спартакиаде ЦУУЗ НКПС наградил НИВИТ почетной грамотой (за первое место среди втузов[2]) и денежной премией в размере 15 000 р.

В канун праздника (18–21 февраля) в НИВИТе в очередной раз была проведена зимняя спартакиада по лыжам, в которой приняли участие 123 чел. Первое место среди мужчин завоевала команда III курса факультета «Путь», среди женщин – команда II курса факультета «Движение»[3]. На стрелковых соревнованиях между командами курсов, объявленных приказом по институту № 433 от 17.12.1939, лучшие результаты показала команда III курса факультета «Движение», второе место – команда III курса факультета «Путь», третье место – команда II курса факультета «Путь»[4]. В праздничном приказе № 48-а от 22 февраля 1940 г. констатировалось: «На основе развернувшегося социалистического соревнования в институте проведена колоссальная работа по поднятию оборонной и физкультурной работы»[5]. Там же были приведены результаты основных спортивно-массовых мероприятий за первый семестр 1939/40 учеб. г. В 1939/40 учеб. г. к 13 традиционным институтским секциям добавились конькобежцы, и значительно выросло число слушателей, охваченных секционной работой, – 1 135 чел.[6] Итогом работы секций стало проведение 24 спортивных мероприятий.

За текущий учебный год 382 слушателя сдали нормы ГТО на значок I ступени, общий охват стал составлять 73 % (589 чел. уже имели этот значок). Нормы ГТО II ступени сдали 71 чел., всего по вузу насчитывалось 122 чел. (9 %). Еще 180 слушателей не смогли пройти контрольную проверку по плаванию, и их переаттестацию перенесли на начало нового учебного года. Кстати, руководство НИВИТа постоянно «жаловалось» в вышестоящие инстанции, что в суровых сибирских условиях негде (и некогда) проводить тренировки по плаванию. «В лагерный период в реке Томь купание обычно не разрешается, так как вода бывает холодной. На льду плавать нельзя. Но это во внимание не принимается. Всякий раз на соревнованиях транспортных вузов низкий показатель по плаванию НИВИТу учитывается, что снижает общий итог показателей, и НИВИТ отодвигается на второе или пятое место»[7].

В 1939/40 учеб. г. кроме сдачи норм ГТО, в вузе стали обращать пристальное внимание на подготовку разрядников. К концу учебного года в НИВИТе 470 слушателей имели разряды всесоюзной классификации, в том числе: по лыжам – 240 чел., по легкой атлетике – 54 чел., по гимнастике – 38 чел., шахматно-шашечные – 132 чел., по штанге – 5 чел., мото – 1 чел. По отдельным видам спорта слушатели НИВИТа достигли высоких спортивных результатов и стали

---

[1] Приказ по НИВИТу № 48-а от 22.02.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 378–379.

[2] *См.: Москалев П. И.* Летопись НИВИТа – НИИЖТа... С. 11.

[3] Приказ по НИВИТу № 48-а от 22.02.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 377.

[4] Там же. Л. 381.

[5] Там же. Л. 375.

[6] Отчет о работе Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта за 1939/40 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 18.

[7] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 19 об.

чемпионами первенства транспортных вузов страны: лыжи – И. Фролов, метание гранаты – Моргачев, штанга – Н. Григорьев, бег на 800 м – Баркалева, прыжки в длину – Н. Солодкий[1].

В этот год НИВИТ показал высокие спортивных достижения на всесоюзном, областном и городском уровнях. Как уже отмечалось ранее, на первенстве ЦУУЗа НКПС команда института заняла первое место. В областных соревнованиях сборная команда «НИВИТ – Локомотив» (8 чел.) заняла первое место. В городских соревнованиях наша вузовская команда (23 чел.) заняла первое место на открытии сезона и первое место в кроссе имени наркома обороны СССР, маршала Советского Союза К. Е. Ворошилова (179 чел.), второе место по сдаче норм по новому комплексу ГТО, третье командное место по тяжелой атлетике[2].

В летний период 1940 г. оборонно-спортивная жизнь в институте не замирала. Слушатели I–II курсов факультетов «Путь» и «Движение» в обязательном порядке проходили месячные сборы на базе юргинских лагерей СибВО. Со 2 по 20 июля сборная команда НИВИТа (28 чел.) приняла участие во всесоюзных студенческих соревнованиях втузов НКПС (Москва)[3].

Сборная команда альпинистов по традиции отправилась в горы. Группа инструкторов-альпинистов (Г. Балокин, Г. Дробышев, В. Соломанников, Г. Тишков, С. Каверзин) совершили восхождение на пять высокогорных вершин Тянь-Шаня, причем на две из них они вступили первыми. Эти вершины были названы пиками «НИВИТ» и «Локомотив»[4]. Группа инструкторов высокогорного лагеря «Локомотив-Восток в составе Мездрикова, О. Хоменко, А. Стародубовой и А. Блинова 7 июля 1940 г. впервые взошли на пик, который, по праву первовосходителей назвали именем Маяковского[5]. За летний период 1940 г. альпинисты НИВИТа выросли количественно и качественно. На значок «Альпинист СССР» первой степени сдало 15 слушателей, а часть норм на значок «Альпинист СССР» второй степени – 14 чел.[6]

Подведение итогов I тура Всесоюзных соревнований среди втузов НКПС по оборонно-массовой работе (с 1 марта 1939 по 1 февраля 1940 г.) принесло полное разочарование. На основании решения судейской комиссии НКПС (приказ ЦУУЗа № 196 от 07.06.1940) первое место было присуждено Тбилисскому институту инженеров транспорта, второе – Харьковскому, третье – МЭМИИТу, четвертое – ЛИИЖТу, пятое – НИВИТу.

Судейская комиссия НКПС отметила, что «по количеству очков НИВИТ должен был занять третье место, но, учитывая, что институт имеет хорошую материальную базу, ежегодно вывозит в лагеря большую часть студентов, где они получают все условия для отработки оборонных норм, за период соревнований не подготовлено ни одного значкиста ГТО II ступени – на основании этого достижения НИВИТа незначительны по сравнению с достижениями МЭМИИТа и ЛИИЖТа, у которых в среднем только на 1,0 очко меньше. В связи

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 19.

[2] Там же. Л. 18–18 об.

[3] Приказ по НИВИТу № 180 от 01.07.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 72. Л. 336.

[4] Тридцатилетие Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. С. 17 ; *Москалев П. И.* Летопись НИВИТа – НИИЖТа... С. 12. В годы Великой Отечественной войны пик НИВИТ был переименован в пик Зои Космодемьянской.

[5] На пик Маяковского // Кадры – транспорту. 1940. № 43 (307). 5 дек.

[6] Замечательные успехи // Кадры – транспорту. 1940. № 38 (302). 7 нояб.

с этим комиссия присуждает НИВИТу пятое место»[1]. За личные достижения в массовых оборонно-физкультурных соревнованиях втузов НКПС были премированы по НИВИТу слушатели: В. Шахматов (400 р.), Пастушенко (300 р.), П. Синкин (150 р.), Г. Дробышев (100 р.), Г. Клопотов (100 р.)[2].

Начальник института приказал командирам батальонов, кафедре физкультуры, Совету оборонно-спортивных обществ вместе с общественностью всесторонне обсудить итоги I тура, учесть допущенные ошибки и промахи, широко развернуть массовую оборонно-физкультурную работу, чтобы во втором туре всесоюзных соревнований (1 сентября 1940 – 1 сентября 1941 г.) занять первое место. К сожалению, приказ Всесоюзного комитета по делам физической культуры и спорта при СНК СССР (№ 66 от 27.08.1940) явно запоздал. На основании представленных материалов 33 слушателям НИВИТа утверждалась сдача норм ГТО II ступени с выдачей соответствующего значка[3]. Но этот приказ дошел до вуза только спустя два месяца.

В сентябре 1940 г. в НИВИТе был утвержден план подготовки к сдаче норм ГТО на 1940/41 учеб. г. Приказом начальника института подготовку слушателей на значок ВС I ступени (229 чел.), ПВХО I ступени (187 чел.) и ГСО I ступени (367 чел.) предписывалось закончить в зимний период времени, ГТО I ступени (355 чел.) закончить в летних лагерях; подготовку слушателей на значок ПВХО II ст. (170 чел.), ГСО II ст. (546 чел.) и разрядников (207 чел.) требовалось осуществить в течение учебного года[4].

По итогам отчета начальника НИВИТа Н. И. Матвеева на оперативном совещании ЦУУЗа НКПС (18.11.1940) у вышестоящего руководства не возникло вопросов по организации оборонно-массовой и спортивной работы в вузе. По этому разделу в плане мероприятий рекомендовалось обеспечить выполнение приказа № 283 от 13.09.1940 по подготовке значкистов и разрядников по всем видам спорта, а также к 15 февраля 1941 г. закончить подведение итогов соцсоревнования за первый семестр и соревнования имени 18-й партконференции[5].

За первый семестр 1940/41 учеб. г. в НИВИТе были организованы и проведены: стрелковые соревнования (3–5 ноября), вторая общеинстиутская конференция Осоавиахима (23 ноября), институтские соревнования по гимнастике (7–10 декабря), Всесоюзные заочные лыжные соревнования (декабрь). В период зимних каникул организованы три лыжных перехода: Новосибирск – Томск, Новосибирск – Кемерово, Новосибирск – Болотная[6]. На январских каникулах 1941 г. восемь слушателей НИВИТа (Г. Черских – командир группы, Г. Дробышев – политрук группы, Б. Гинзберг, Н. Сапунов, В. Кузнецов, А. Стародубова, Т. Подкорытова, В. Бычкова) были посланы в школу инструкторов

[1] Приказ по НИВИТу № 286 от 13.09.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 124.
[2] Там же.
[3] Приказ по НИВИТу № 317-а от 31.10.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 67.
[4] Приказ по НИВИТу № 288 от 13.09.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 72. Л. 185.
[5] План мероприятий по ликвидации недостатков в работе НИВИТа, отмеченных в постановлении оперативного совещания ЦУУЗа НКПС от 18.11.1940 по отчету начальника института // Архив НИИЖТа (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 72. Л. 2 об.
[6] Приказ по НИВИТу № 73 от 22.02.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 314–315 ; *Алексеев А.* Организуется лыжный переход Новосибирск – Кемерово // Кадры – транспорту. 1941. № 1 (310). 1 янв.

горнолыжного спорта (горы Тянь-Шаня)[1]. Им даже пришлось продлить каникулярный отпуск до 13 февраля.

Слушатели НИВИТа сумели достойно подготовиться ко второму этапу Всесоюзного лыжного комсомольского кросса имени XXIII годовщины Красной армии, который проводился по стране с 1 по 28 февраля 1941 г. Положение о всесоюзном кроссе, разработанное ЦК ВЛКСМ, ставило целью привлечение как можно большего количества комсомольцев к сдаче лыжных норм ГТО и дальнейшего повышения качества маршевой и лыжной подготовки молодежи. По условиям кросса все участники должны предварительно сдать нормы по лыжам ГТО I ступени и пройти тренировочный минимум на лыжах в общей сложности по 70 км для мужчин и 40 км для женщин[2]. Все институтские команды без особого напряжения справились с этим заданием. Всесоюзный комсомольский лыжный кросс был организован и проведен в НИВИТе на высшем уровне!

По традиции, в день XXIII годовщины Рабоче-крестьянской Красной армии и Военно-морского флота, в институте были подведены итоги работы за прошедший год. За 1940 г. в НИВИТе сдали нормы и получили значки: ВС I ступени – 120 чел., ПВХО I ступени – 203 чел., ГСО I ступени – 543 чел., ГТО I ступени – 417 чел., ГТО II ступени – 167 чел., ГСО II ступени – 395 чел., ВС II ступени – 476 чел. Лучших результатов в подготовке добились вторая и девятая роты, хорошие показатели в первой и восьмых ротах. За истекший год стали разрядниками по лыжам 331 чел., по легкой атлетике 82, по гимнастике 81, по штанге – 7 чел. На базе института подготовлены: 81 инструктор стрелкового спорта, 51 ворошиловский пулеметчик, 27 парашютистов, 16 мотоциклистов и 12 водителей машин[3]. Девять слушателей НИВИТа стали чемпионами Наркомата путей сообщения, три – чемпионами–рекордсменами Новосибирска. За выполнение государственного задания по подготовке к сдаче норм ГТО и разрядников, образцовое проведение спортивных соревнований преподавателям кафедры физкультуры (В. И. Кокоулину, Г. Д. Бабкину) объявили благодарность и наградили денежной премией в размере 300 р. каждому.

По результатам институтских стрелковых соревнований, посвященных XXIII годовщине Красной армии, первое место и переходящий приз «Красная присяга» второй раз подряд завоевала одиннадцатая рота (IV курс факультета «Движение»), второе место – вторая рота (II курс факультета «Путь»), третье место – двенадцатая рота (V курс факультета «Движение»). В индивидуальном зачете первое место в очередной раз занял лучший стрелок наркомата В. Шахматов (командир одинадцатой роты, член комитета комсомола), вторым был слушатель этой же роты Г. Клопотов[4].

С 23 по 25 февраля в Новосибирске прошли соревнования ЦС «Локомотив-Восток» по лыжам. От НИВИТа в соревнованиях участвовали 6 чел. Дипломник И. Пыстин занял первое место и получил звание чемпиона ЦС «Локомотив». Дистанцию в 50 км он прошел за 4 ч 20 мин; третье место на этой же дистанции занял дипломник путейского факультета В. Пономарев. 26 февраля в Ленинград

[1] Приказ по НИВИТу № 31 от 25.01.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 365.
[2] *Танин Н*. Комсомольцы, на лыжи // Кадры – транспорту. 1940. № 45 (309). 22 дек.
[3] Приказ по НИВИТу № 73 от 22.02.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 313.
[4] Там же. Л. 316.

на всесоюзное личное первенство по лыжам выехала сборная команда Новосибирской области, в состав которой был включен перворазрядник из НИВИТа М. Перевозчиков[1].

23 марта 1941 г. в НИВИТе состоялась третья военно-спортивная эстафета. На старт вышло 13 команд[2]. С 21 марта по 2 апреля в Новосибирске прошел клубный розыгрыш по баскетболу, в котором принимали участие представители шести коллективов. НИВИТ выставил четыре команды (две мужских, одну женскую и юношескую). В результате розыгрыша первая мужская команда НИВИТа уверенно заняла первое место[3].

С 6 апреля по всему Советскому Союзу начались массовые комсомольские гимнастические соревнования, а в Новосибирске в этот день состоялись городские соревнования по штанге[4]. Команда НИВИТа заняла второе место, в личном первенстве отличились К. Князев и Абышев. Во Всесоюзных заочных гимнастических соревнованиях, которые проходили в нашем вузе с 6 по 19 апреля 1941 г., приняли участие 100 % комсомольцев и вся несоюзная молодежь. Секретарь комитета комсомола Н. Танин писал: «Наш институт занял по району и по городу первое место как в комсомольском лыжном кроссе, так и по гимнастическим соревнованиям. Общий балл комсомольской организации НИВИТа составил 434,8 %[5]». 27 апреля в тире в очередной раз встретились команды НИВИТа и Сибстрина.

Летний спортивный сезон в Новосибирске открылся 1 июня 1941 г. традиционными легкоатлетическими эстафетами 4 по 100 м и 10 по 1 000 м. На июнь были запланированы профсоюзный и комсомольские кроссы[6]. 22 июня должны были выйти на старт сборные команды велосипедистов добровольных спортивных обществ…

Но слушателям НИВИТа, как и всей советской молодежи, придется применять свои знания, умения и навыки, свое мастерство не в тирах, не на спортивных площадках, не на учебных полигонах, а на полях сражений Великой Отечественной войны. Первыми будут десять добровольцев – выпускников 1941 года (А. Яковлев, В. Этитейн, В. Колесников, В. Голубовский, К. Шариков, Н. Горбунов, Б. Гусев, М. Лоборев, Б. Верзаков, Л. Исаков), которых весь институт торжественно проводит на фронт 29 июня 1941 г. Потом последуют десятки и сотни заявлений на фронт и повестки военкомата…

---

[1] *Иоктон А.* Лыжное первенство // Кадры – транспорту. 1941. № 10 (319). 8 марта.

[2] *Кузьмин М.* Отстоим первенство // Кадры – транспорту. 1941. № 12 (321). 20 марта ; Традиционная военно-спортивная эстафета // Кадры – транспорту. 1941. № 14 (323). 3 апр.

[3] Баскетбольный розыгрыш // Кадры – транспорту. 1941. № 16 (325). 16 апр.

[4] Кадры – транспорту. 1941. № 16 (325). 16 апр.

[5] Итоги комсомольских гимнастических соревнований // Кадры – транспорту. 1941. № 17 (326). 25 апр.

[6] Летний спортивный сезон // Кадры – транспорту. 1941. № 21 (330). 30 мая.

ГЛАВА 9
НИВИТ в годы политических репрессий: действительные и мнимые враги народа

Мы долго думали, как подойти к этой теме. Уж если современники не смогли составить точную картину этого периода, то можно ли через 80 лет восстановить истину. Но без этой главы история нашего вуза будет выглядеть неполной. И тогда нам пришла мысль, что надо рассказать о тех людях, которые в далекие 1930-е гг. по разным причинам оказались по другую сторону общественно-политической жизни. Из института исключали и увольняли за правонарушения (пьянки, прогулы), за академическую задолженность (по итогам зачетов, практик, экзаменов), преступления (халатность, нанесение тяжких телесных повреждений, подлог, воровство), по политическим мотивам (классово чуждые элементы, враги народа). Большее внимание мы намерены уделить последним категориям – людям, которых уволили как социально чуждых элементов, арестовали и репрессировали за прошлое, деяния родных и близких, за антибольшевистские взгляды (и позицию), в периоды массовых кампаний по разоблачению врагов народа.

О первой волне чистки классово чуждых элементов было рассказано в первой главе «Начало истории: первый учебный год НИВИТа». Следует заметить, что чистки 1934 – начала 1935 г. проходили еще до знаменитых московских процессов, до начала кампании Большого террора. После убийства С. М. Кирова борьба с упомянутыми элементами вступила в новую фазу. Дело бывших слушателей Шутова и Щербакова рассматривалось на открытом заседании народного суда прямо в стенах института. Шутов, будучи лишенным избирательных прав, как сын кулака, свой путь в НИВИТ «проторил» через колхоз, Красную армию, советское учреждение, рабфак, «во всех случаях оперируя фиктивными документами, добытыми воровским путем»[1]. В институте Шутов, пользуясь служебным положением (командир отделения), постоянно называл свою группу «баранами», слабых в строевом отношении слушателей – «колхозниками», подчеркивая свою неприязнь к колхозам (семья Шутовых была изгнана из колхоза). На работе по снегоборьбе он якобы так расставлял слушателей, чтобы быть подальше от контроля, получить наименьший производственный эффект. Он постоянно отмалчивался на совещаниях комсостава, неоднократно допускал серьезные нарушения при проведении занятий по политучебе. «Шутов и Щербаков были и остаются исключительно вредными, чуждыми для нашей среды элементами и приговор суда об их изоляции есть единственно правильной мерой»[2]. Это был первый прецедент, когда исключенных из института классово чуждых элементов отдали под суд и приговорили к реальным срокам заключения. Далее это станет нормой.

Вскоре партком был вынужден рассматривать вопрос о разглашении решений закрытых собраний парторганизации. Несмотря на неоднократные преду-

[1] Дело Шутова и Щербакова // Кадры – транспорту. 1935. № 18 (111). 10 июня.
[2] Там же.

преждения всех членов и кандидатов партии о необходимости сохранения строжайшей партийной дисциплины, несмотря на знакомство всех партийцев с указанием ЦК ВКП(б) в этой области, в парткоме появился «ряд фактов, говорящих о том, что решения партийных собраний были известны тем людям, которым не полагалось их знать»[1]. В ходе партийного расследования удалось выяснить, что «сливал» закрытую информацию Свистунов. На основе дела можно представить политический портрет этого члена партии – в 1929 г. комиссия по чистке объявила ему выговор за пассивность в работе ячейки и неуплату членских взносов. Во время чистки 1934 г. его исключили из партии как сына кулака, но после восстановили. Отец его до сих пор не восстановлен в избирательных правах. В институте он тесно сблизился с одним из беспартийных, почему-то особенно заинтересованным в получении сведений о партийной жизни. «В этом сближении наиболее ярко сказалось проявление мелкобуржуазной идеологии Свистунова, по существу, помогающей классовому врагу»[2]. Решением парткома от 17 октября 1935 г. Свистунов был исключен из партии, это же решение утвердило общее собрание партийной организации института.

Знаковым событием в жизни НИВИТа стал разбор дела об антипартийном поведении члена ВКП(б) с 1924 г. ассистента Адольфа Денисовича Пузо, бывшего заведующего сектором заочного обучения, начальника проектного бюро НИВИТа. В 1932 г. он был принят в НИВИТ на должность заведующего сектором заочного обучения. В 1933 г. его избрали секретарем цеховой партячейки Дирекции института, а он примкнул к антипартийной (талановской) группировке, ставившей своей целью «различными методами дискредитировать и шельмовать партийное и административное руководство института». Пузо открыто выступал на эту тему на собраниях, проводил тайные сборы сочувствующих (Гатаулин, О. Я. Эзергайл, Степанов) у себя на квартире[3]. «За плохое руководство партячейкой, партийной частью преподавателей, за демократию, склоку, полное игнорирование руководства втузбюро ВКП(б) и за замазывание срыва посева, партком НИВИТа объявил А. Д. Пузо строгий выговор и освободил его от работы секретаря партячейки»[4]. А. Д. Пузо подал апелляцию. Президиум Новосибирской городской контрольной комиссии 11.07.1933 изменил решение парткома института, бюро Дзержинского РК ВКП(б) и объявил А. Д. Пузо выговор[5]. Партком института порекомендовал руководству вуза перевести А. Д. Пузо на другую работу, так как он «не справился с задачей охвата практиков-производственников заочной учебой»[6]. В начале 1934 г. его переводят на должность начальника Проектного бюро НИВИТа. Далее он занял выжидательную позицию, проявлял пассивность, замкнутость и

[1] За укрепление партийной дисциплины: Разбор дела Свистунова // Кадры – транспорту. 1935. № 26 (120). 30 окт.

[2] Там же.

[3] ГАНО. Ф. П-3. Оп. 17. Д. 3034. Л. 5 ; Доцент О. Я. Эзергайл с осени 1935 г. возглавлял кафедру геодезии // Страницы истории Сибирского государственного университета путей сообщения. С. 372.

[4] Об антипартийном поведении члена партии Пузо // // Кадры – транспорту. 1935. № 28 (122). 20 нояб.

[5] Протокол заседания Президиума Новосибирского ГорКК ВКП(б) от 11 июля 1933 г. // ГАНО. Ф. П-3. Оп. 17. Д. 3034. Л. 3.

[6] ГАНО. Ф. П-3. Оп. 17. Д. 3034. Л. 5.

отрыв от партийной организации. Свою пассивность и бездеятельность, нежелание выступать по принципиальным вопросам он объяснял недостаточной политической развитостью, все свои аргументы и доказательства сводил к обвинению парторганизации в зажиме критики, излишней придирчивости к нему руководства вуза.

В период проведения партийной чистки (декабрь 1934 г.) вновь всплыла фамилия Пузо. Парткомиссия установила, что А. Д. Пузо в 1927 г., работая в Томском технологическом институте, неоднократно голосовал за платформу троцкистской оппозиции. В декабре 1934 г. комиссия по чистке предложила исключить из партии А. Д. Пузо как неизвлекшего уроков из прошлых партийных взысканий и вследствие принадлежности его к троцкистской оппозиции. Решением партийной организации института А. Д. Пузо был исключен из рядов ВКП(б) за рецидивы троцкистской идеологии, как не оправдавший звания члена партии, за пассивность и двурушничество. Комиссия по чистке партии по Новосибирскому району Западно-Сибирского края отменила решение первичной организации НИВИТа и комиссии по чистке Дзержинского района от 16.12.1934 «как необоснованное» и приняла решение «тов. Пузо А. Д. восстановить в членах ВКП(б) и считать проверенным»[1]. Но через год, 15 ноября 1935 г., на закрытом общевузовском партийном собрании НИВИТа было вновь заслушано дело об антипартийном поведении члена ВКП(б) Пузо. В газете «Кадры – транспорту» писали: «Только под давлением партийной организации Томского технологического института тов. Пузо на словах начал признавать свои "ошибки", объявляя на партийном собрании о снятии своего голоса за троцкистскую платформу»[2]. Первичная парторганизация НИВИТа постановила исключить А. Д. Пузо из партии[3]. 16 ноября 1935 г. А. Д. Пузо подал заявление в Политотдел Томской железной дороги, где писал: «Все три пункта обвинений я считаю совершенно необоснованными и исключение по необоснованному обвинению неправильно»[4]. Пузо писал, что после партвзыскания 1933 г. он существенно повысил свою активность и постоянно занимался общественной работой: член Новосибирского горсовета 9-го созыва, редактор стенгазеты научных работников НИВИТа, пропагандист в школе № 30, «председатель комиссии по изъятию троцкистско-зиновьевского хлама из библиотеки»[5]. Но в представленной партийной характеристике было отмечено: «Как инженер и партийный работник – слаб, безынициативен, плохо растет, не повышает квалификацию»[6]. Партколлегия Томской железной дороги поддержала партком института и приняла судьбоносное для А. Д. Пузо решение:

[1] Выписка из протокола комиссии по чистке Дзержинского района от 16.12.1934 // ГАНО. Ф. П-3. Оп. 17. Д. 3034. Л. 1.

[2] Об антипартийном поведении члена партии Пузо // Кадры – транспорту. 1935. № 28 (122). 20 нояб.

[3] Выписка из протокола № 10 общевузовского закрытого партийного собрания НИВИТа от 15 ноября 1935 г. // ГАНО. Ф. П-3. Оп. 17. Д. 3034. Л. 14 ; Ф. П-44. Оп. 2. Д. 4847. Л. 2.

[4] Заявление в партколлегию Политотдела Томской железной дороги от 16.11.1935 // ГАНО. Ф. П-3. Оп. 17. Д. 3034. Л. 2.

[5] ГАНО. Ф. П-3. Оп. 17. Д. 3034. Л. 2 об.

[6] Характеристика на бывшего члена ВКП(б) Пузо Адольфа Денисовича // ГАНО. Ф. П-3. Оп. 17. Д. 3034. Л. 6.

«Как неразоружившегося троцкиста-двурушника, распространяющего контрреволюционную клевету на партию, Пузо А. Д. из рядов ВКП(б) исключить»[1]. Через два года преподаватель А. Д. Пузо будет репрессирован.

Так сфера образования втягивалась во внутриполитическую борьбу. Вузовские преподаватели стали обвиняться в том, что не ведут борьбу с правым уклоном и троцкистскими настроениями, нет должной критики и самокритики, не развивается социалистическое соревнование.

В конце 1935 г. начинаются проблемы у начальника факультета, заведующего кафедрой «Эксплуатация железных дорог» Э. И. Сафрагана. В начале ему высказываются серьезные претензии по поводу лекций, в которых он «ничего не говорит о мерах борьбы с авариями и крушениями в разрезе приказов наркома Л. М. Кагановича от 19 марта 1935 г., не подвергает критике существующие (старые) нормы времени на производстве маневров, а коэффициенты паровозорейсов и вагонорейсов преподносились "вообще"»[2]. При знакомстве с опытом работы передовых станций преподаватель Э. И. Сафраган не увязывал свои материалы с директивами правительства, приказами наркома путей сообщения, не раскрывал полученный экономический эффект. «Лекции тов. Сафрагана носят схематический характер. Больше всего фигурируют красочные заголовки, а не существо вопроса. Ответы лектора на задаваемые вопросы обычно слушателей не удовлетворяют».[3] В этом же номере газеты «Кадры – транспорту» автор под псевдонимом «М» критиковал Э. И. Сафрагана за порочные, по его мнению, методы руководства факультетом. Сокрушающей критике подвергся план учебно-производственной работы факультета, в который постоянно вносились изменения по указанию учебного отдела института, по вине преподавателей (командировки, болезнь и т. д.), а также в силу других экстренных или неотложных дел. «План засквозил. И немудрено, при таком количестве незамеченных при составлении плана окон иметь сквозняки»[4]. И в этом же номере напечатана критическая статья – начальника факультета Э. И. Сафрагана обвинили в ненадлежащем состоянии кабинета «Станции и узлы», хотя в первую очередь за это должен отвечать начальник соответствующей кафедры. «К годовщине Октябрьской революции были вывешены старые схемы и на этом шефство группы 31 ограничилось. Кабинет не закрывается – нет замка, а шефствующая группа не знает, куда пропал из кабинета необходимый для него шкаф. Недостаточно заботится о кабинете тов. Сафраган»[5]. Автор статьи возмущался, что Сафраган не разрешил взять из кабинета эксплуатации модели вагонов и разместить их в кабинете подвижного состава, где они, по его мнению, должны быть. Этот «наезд» стал первым сигнальным звонком в дальнейшей судьбе Э. И. Сафрагана.

В декабре 1935 г. были подведены итоги проверки партийных документов в парторганизации НИВИТа. В ходе проверки партийных документов в институтской парторганизации обнаружили «целый ряд чужаков – врагов партии, начиная от

[1] ГАНО. Ф. П-3. Оп. 17. Д. 3034. Л. 17.
[2] *Одинов*. Не на высоте требований // Кадры – транспорту. 1935. № 31 (125). 11 дек.
[3] Там же.
[4] *М*. Идея обреченная на безуспешность // Кадры – транспорту. 1935. № 31 (125). 11 дек.
[5] *Одинов*. С препятствиями // Там же.

участников в троцкистских контрреволюционных группировках до белогвардейских охвостьев»[1]. В результате проверки некоторые члены были исключены из партии, всего отобрано 25 партбилетов, что к общему составу парторганизации на момент проведения проверки составило 18 %. Парторг института Г. Г. Гаврилов пояснял: «Значительная часть из отобранных партбилетов (35 %) приходится на троцкистско-зиновьевское охвостье, проходимцев и чужаков, обманным путем пробравшихся в партию. Следующая категория засоренности, составляющая 40 %, – это выходцы из классово-чуждой среды, до сих пор не порвавшие с прошлым и не доказавшие свою партийность на деле, активные участники белой армии и носители мелкобуржуазных хвостистских настроений. И наконец, третья категория – это идейно оторвавшиеся от партии и разложившиеся в морально-бытовом отношении – 25 %»[2]. Среди исключенных были названы фамилии бывших членов партии Абрамовича, Сипкина и Кривцуненко, «на протяжении длительного времени скрывающих свое троцкистско-зиновьевское контрреволюционное нутро». К числу активных участников контрреволюционного троцкизма отнесли уже известного нам преподавателя А. Д. Пузо, а также преподавателя кафедры «Инженерная геология и петрография» Я. М. Пекарского – «польского перебежчика, вынашивавшего в себе троцкистскую идеологию, использовавшего партию в своих контрреволюционных (троцкистских) целях»[3]. Подводя итоги проверки партийных документов, Западно-Сибирский крайком ВКП(б) указал на слабую постановку партийной работы в НИВИТе, неудовлетворительную организацию там партийного просвещения, допущение большой засоренности, притупление классовой бдительности членов партии и в целом партийной организации института.

В 1936 г. борьба за чистоту партийных рядов в НИВИТе продолжилась с новой силой. В газетной статье «О партийной бдительности» от 3 января 1936 г. вновь напомнили о недавней проверке партийных документов, «прошлись» с критикой по ряду партгрупп. «Из всех партийных групп в вопросе притупления бдительности выделяется группа научных работников (парторг тов. Гурман), где процент исключенных из партии составляет 50. Здесь можно встретить и охвостье троцкистско-зиновьевской группы (Пузо, Пекарский, Эзергайл) и активных участников белой армии (Гатаулин, Шибких)»[4]. Далее автор перечислял, что в партгруппе специальности «Здания» (парторг Медведев) тоже был обнаружен букет из таких троцкистов, как Сипкин, Абрамович, Кривцуненко, Чмаль. А в партгруппе «Изыскания» нашелся коммунист Моисейчик, который не читает речи тов. И. В. Сталина. Он также «не смог ответить, что такое стахановское движение и доказывал, что тов. Димитров не является Генеральным секретарем президиума Исполкома Коминтерна, а им является, по его словам, тов. В. Пик»[5]. Таким людям не место не только в партийной организации, но и в вузе. В январе 1936 г.

---

[1] Предварительные итоги повторной проверки партийных документов // Кадры – транспорту. 1935. № 31 (125). 11 дек.

[2] *Гаврилов*. Итоги проверки партдокументов парторганизации НИВИТ // Кадры – транспорту. 1935. № 32 (126). 25 дек.

[3] В 1937 г. Ян Пекарский будет арестован органами НКВД, репрессирован.

[4] О партийной бдительности // Кадры – транспорту. 1936. № 1 (127). 3 янв.

[5] Там же.

за сокрытие социального происхождения при поступлении в институт был исключен слушатель группы 17 П. Гудович[1]. Такая же участь постигла и слушательницу группы 45 Примакову, которая в разговоре с подругой «позволила себе в явно контрреволюционном заявлении оклеветать наших руководителей партии и правительства, попыталась наложить пятно на ленинскую партию»[2]. Партком поставил вопрос о пребывании в партии Г. Наместниковой (Володиной), которая не известила парторганизацию о контрреволюционной вылазке Примаковой[3]. Очередное профсоюзное собрание НИВИТа даст согласие на отчисление из вуза слушателей Нестерова (за пьянство и разврат), Свирского (за пьянство, контрреволюционную листовку), Скопенко (клеветник, сын кулака), Энно (сын кулака)[4].

В 1936 г. в стенах нашего вуза начинается борьба с так называемыми «предельщиками». «Великое стахановско-кривоносовское движение и боевые приказы товарища Л. М. Кагановича, – писала газета "Кадры – транспорту", – не только освежили мозги работников транспорта, но и крепко ударили по тем, кто кричал о "пределе". "Предельщики", проповедовавшие заниженные нормы, биты»[5]. Публичный разбор лекции преподавателя кафедры по проектированию и постройке железных дорог Гурьянова показал, что при сравнительном анализе работы паровозов «ФД» и «Эм» он использовал устаревшие нормы ТУМа. «Почему наши научные работники не изучают кривоносовское движение, – вопрошали в статье, – не помогают транспорту в разоблачении старых и в установлении новых научно обоснованных и увязанных со стахановско-кривоносовской практикой норм, а, наоборот, поддерживают битых "предельщиков", насыщая лекции старыми, отжившими нормами. Пора открыть глаза и посмотреть на жизнь сегодняшним днем»[6]. И сразу же последовали советы и предложения.

Начальник факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» В. М. Завадский публикует развернутую статью «За ведущую роль профессуры в борьбе с предельщиной и предельщиками в стенах НИВИТа», где после резкой критики врагов стахановского движения вызывает на социалистическое соревнование начальников других факультетов: с целью выявление по дисциплинам факультета зараженного терминами «предела» литературы, авторов ее; лиц научно-педагогического персонала, проводящих в жизнь предельческие идеи и теории, методы внедрения этих предельческих теорий и взглядов в массу слушателей, а также концентрации внимания слушателей на лекциях и групповых занятиях по борьбе с предельщиной в каждой теме или ином разделе программы читаемого курса. В. М. Завадский обратился к начальнику института с просьбой «назначить жюри для решений по ходу и результатам соревнования»[7]. Но инициатива В. М. Завадского с треском провалилась.

---

[1] Приказ по НИВИТу № 15 от 19.01.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 17.

[2] Прочь из пролетарского втуза // Кадры – транспорту. 1936. № 7 (133). 11 февр.

[3] Вон из партии // Там же.

[4] На контрреволюционные вылазки ответим высокой классовой бдительностью // Кадры – транспорту. 1936. № 9 (135). 2 марта.

[5] *Ш. В.* Внести в лекцию стахановско-кривоносовскую поправку // Кадры – транспорту. 1936. № 5 (131). 24 янв.

[6] Там же.

[7] *Завадский*. За ведущую роль профессуры в борьбе с предельщиной и предельщиками в стенах НИВИТа // Кадры – транспорту. 1936. № 7 (133). 11 февр.

В очередном номере редактор газеты «Кадры – транспорту» Л. Рыжков написал, что он (редактор) допустил грубую политическую ошибку, опубликовав без санкции парткома обращение начальника факультета В. М. Завадского. «Он, коммунист, который обязан ежедневно, ежечасно бороться с предельщиной, в обращении к научным работникам неверно ориентирует последних, опошляет методы социалистического соревнования, включает свою повседневную обязанность коммуниста в пункт социалистического договора»[1]. В ходе разбирательства выяснилось, что В. М. Завадский пытался согласовать это обращение у секретаря парткома тов. Солонова, текст дважды правили и указывали автору на серьезные ошибки и недостатки. Тем не менее «тов. Завадский ничего не исправил и неисправленный экземпляр отправил для опубликования в многотиражке. Таким образом, тов. Завадский проявил явное антипартийное поведение, саботаж указаний партийного комитета». Прецедент с обращением серьезно подкосил авторитет начальника факультета и. о. проф. В. М. Завадского.

9 февраля 1936 г. НКВД СССР направил в периферийные органы госбезопасности шифротелеграмму, в которой предписывалось приступить «к ликвидации всех агентурных дел по троцкистам и зиновьевцам, не ограничиваясь изъятием актива»[2]. И если раньше бывших троцкистов просто исключали из партии и увольняли с работы, то это директивное письмо НКВД подготовило им иную судьбу: лагеря, ссылки сроком на 5 лет, расстрельные статьи.

В августе 1936 г. из института по собственному желанию увольняется преподаватель кафедры иностранных языков К. Ф. Даммер[3]. Из воспоминаний нивитовца выпуска 1938 г., будущего профессора НИИЖТа А. К. Дюнина: «Уехавший в Германию преподаватель кафедры иностранных языков Карл Фридрихович Дамер сразу же был объявлен "немецким шпионом". Перед отъездом моя подруга Фрида Кемпф купила у него прекрасно изданные сочинения Гете и Шиллера. Ее немедленно исключили из комсомола "за материальную поддержку немецкого шпиона". Вскоре я "вылетел" из комсомола "за связь с пособницей немецкого шпиона". К тому же моего отца, работавшего в Кузбассугле, сняли с работы и исключили из партии "за потерю бдительности" – за недоносительство»[4]. После письма в ЦК ВЛКСМ Аркадий Дюнин и Фрида Кемпф были восстановлены в комсомоле и не отчислены из института, но так повезло далеко не всем. В практике того времени руководитель, подписавший приказ об увольнении «немецкого шпиона», должен быть немедленно привлечен к ответственности и в лучшем случае понести наказание за потерю бдительности, а скорее всего получить соответствующую статью за связь или содействие немецким шпионам. Мы полагаем, что если по делу К. Ф. Дамер были привлечены и пострадали даже студенты, то для начальника института это дело имело более серьезные последствия. По материалам ГАРФ установлено, что секретариат Президиума ЦИК Союза ССР 29 июля 1936 г. запросил развернутую автобиографию

[1] *Рыжков Л.* Письмо в редакцию // Кадры – транспорту. 1936. № 8 (134). 23 февр.

[2] Дело объединенного троцкистско-зиновьевского центра. URL: https://www.krugosvet.ru/node/33829 (дата обращения: 15.01.2021).

[3] Приказ по НИВИТу № 147-а от 04.07.1936 подписал лично начальник института В. М. Шишковский. См.: Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 42. Л. 153.

[4] *Дюнин А. К.* Так много прожито и пережито… // Путевку в жизнь нам дал НИВИТ. С. 26.

и анкетные данные и. о. начальника института В. М. Шишковского[1], а 7 августа он был вызван в Москву и вернулся уже в прежней своей должности – заместителя начальника НИВИТа по военной части.

Определенный интерес у нас вызвала личность старшего преподавателя Г. И. Григорова, который, как отмечали выше, был включен в состав комиссии по просмотру и проверке социально-экономической литературы. Г. И. Григоров 9 августа 1936 г. был назначен начальником кабинета социально-экономических дисциплин, а через неделю (15 августа) уволен из института (оба приказа подписал заместитель начальника института по учебной части Л. М. Орлик)[2]. Новый начальник института Н. И. Матвеев сразу же отменил приказ № 155 от 15.08.1936 об увольнении Г. И. Григорова и восстановил его в должности «и. о. доцента по политэкономии и зав. кабинетом социально-экономических дисциплин с 15.08.36»[3]. Буквально через полгода бывшие члены комиссии по проверке и пересмотру литературы будут репрессированы (Ф. С. Новосельский, Ш. Т. Мурановский), а служебная карьера Г. И. Григорова пойдет вверх.

В августе 1936 г. в Днепропетровск по приказу ЦОПКадра НКПС убывает профессор кафедры «Путь и путевое хозяйство» С. А. Введенский[4]. Отъезд из Новосибирска несколько отсрочил его арест, но, по-видимому, ненадолго[5]. Дальнейшая судьба этого человека нам не известна.

В начале 1936/37 учеб. г. борьба за укрепление трудовой (учебной) дисциплины продолжилась с новой силой, в НИВИТе довольно активно обсуждался проект сталинской Конституции. Так, на собрании слушателей факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» и профессорско-преподавательского состава вуза был заслушан доклад начальника кафедры социально-экономических наук, и. о. доцента Ф. С. Новосельского о проекте Конституции, яркие выступления проф. Н. М. Абрамова, преподавателя политэкономии И. Т. Вологжина, слушателя А. Яковлева и еще 17 чел. На этом же собрании был заслушан отчет о работе депутатской группы (В. М. Завадский), содокладчиками выступили депутаты А. Алексеев, Гаевский, А. Г. Абрамов. Старшего преподава-

---

[1] Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. Р-7523. Оп. 44. Д. 199. Л. 121.

[2] Приказ по НИВИТу № 151-а от 09.08.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 159 ; Приказ № 155 в местных архивах не обнаружен. Ссылка на этот приказ (об увольнении) содержится в приказе по НИВИТу № 184-а от 26.09.1936.

[3] Приказ по НИВИТу № 184-а от 26.09.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 42. Л. 176.

[4] ***Введенский Сергей Арсеньевич***, 1877 г. р., в 1903 г. окончил Петербургский институт инженеров путей сообщения, был назначен преподавателем черчения и руководителем практических занятий по математике, механике и геодезии Томского технологического института. В 1911 г. Сергей Арсеньевич был избран Советом института по конкурсу на должность и. д. экстраординарного профессора по кафедре строительного искусства по отделу железных дорог. В 1912 г. С. А. Введенский был избран председателем библиотечной комиссии и членом профессорского дисциплинарного суда. Кроме того, С. А. Введенский был избран секретарем инженерно-строительного отделения ТТИ и выполнял эту обязанность до 1918 г. См. о нем: Введенский Сергей Арсеньевич // Томский политический университет : электрон. энцикл. URL: http://wiki.tpu.ru/wiki (дата обращения: 15.01.2021).

[5] Мы полагаем, что «именитое» прошлое проф. С. А. Введенского всегда держало его в поле зрения чекистов. В декабре 1918 г. проф. С. А. Введенский был направлен в распоряжение Сибирского правительства, сформированного адмиралом А. В. Колчаком. В Сибирском правительстве он занимал должность товарища (заместителя) министра торговли и промышленности. Не вызывает сомнения, что бывший сотрудник колчаковского правительства состоял на особом учете органов НКВД. См. о нем: *Хандорин В. Г.* Политическая эволюция сибирской интеллигенции. URL: https://64vlad.livejournal.com/1313.html (дата обращения: 15.01.2021).

теля полковника А. В. Котюкова перевели из кандидатов в члены городского совета, а слушателя В. Гусева (группа 208) утвердили кандидатом в члены горсовета[1]. Подобное собрание состоялось и на другом факультете[2].

Новый 1937 г. начался в стране с громкого политического процесса по делу так называемого параллельного антисоветского троцкистского центра. Военная коллегия Верховного суда СССР приговорила к высшей мере наказания 12 чел., в том числе бывших видных деятелей большевистской партии Ю. Л. Пятакова, Л. П. Серебрякова, Я. А. Лившица, Н. И. Муралова, М. С. Богуславского и др. К 10 годам заключения были приговорены К. Б. Радек, Г. Я. Сокольников, В. В. Арнольд и один (М. С. Строилов) получил 15 лет[3].

Коллектив НИВИТа на митинге 27 января 1937 г. поддержал смертный приговор врагам народа, правда, не единогласно[4]. Доцент Г. А. Тартаковский, только что принятый на работу из ЛИИЖТа, выступил в защиту осужденных[5]. Газета «Кадры – транспорту» написала, что он «клеветал на советский народ, называя его кеглями, безмозглыми баранами, которые голосуют, не зная за что»[6]. Общее собрание научных работников тут же изгнало Г. А. Тартаковского из своих рядов. Приказ по НИВИТу от 30 января 1937 г. гласил: «Назначенного в НИВИТ по распоряжению ЦУУЗа доцента Тартаковского за антисоветское выступление на общеинститутском митинге 27.01.1937 по вопросу о контрреволюционной шпионско-диверсионной террористической работе врагов народа, привлекаемых по делу "Параллельного центра" от работы в институте отстранить и исключить из числа преподавателей»[7]. В этот же день Г. А Тартаковский был арестован. Через два дня из института был уволен (и «бесследно исчез») преподаватель немецкого языка, кандидат философии Н. В. Арефьев[8]. На следующий день областная газета «Советская Сибирь» опубликовала статью, где отмечалось, что «на занятиях он неустанно прославляет Германию, подолгу рассказывает о своей жене, живущей в Берлине, о себе»[9]. Партком института принял решение о проведении 11 февраля общего собрания парторганизации с целью обсуждения статьи областной газеты. Кампания по поиску врагов народа в НИВИТе стала набирать обороты.

Приказом от 10 января 1937 г. из числа слушателей института исключили слушателя I курса Н. Савкина «за антигосударственную пропаганду, дискредитирующую своим поведением звание учащегося советского вуза». Он

---

[1] Собрание путейского факультета и профессорско-преподавательского состава // Кадры – транспорту. 1936. № 6 (140). 3 нояб.

[2] Отчетный доклад депутатской группы НИВИТа по эксплуатационной специальности // Там же.

[3] *Емельянов Ю. В.* Разгадка 1937 года. М., 2013. С. 209.

[4] Шпионам и диверсантам нет места на советской земле: Резолюция митинга слушателей, профессоров, преподавателей и командного состава НИВИТа // Кадры – транспорту. 1937. № 4 (150). 2 февр.

[5] На основании распоряжения ЦУУЗа НКПС № 26 от 11.11.1936 доц. Г. А. Тартаковский был принят в НИВИТ и назначен заведующим кафедрой «Теория механизмов и детали машин» с 19.12.1936. См.: Приказ по НИВИТу № 4 от 08.01.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 505.

[6] *Холопов*. Троцкистский гаденыш // Кадры – транспорту. 1937. № 4 (150). 2 февр.

[7] Приказ по НИВИТу № 17-а от 30.01.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 489.

[8] Приказ по НИВИТу № 19 от 02.02.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 486.

[9] Советская Сибирь. 1937. 3 февр.

«(сын лишенца) восхвалял Троцкого, приписывая ему несуществующие заслуги перед революцией»[1]. За покрывательство Савкина выговор с предупреждением был объявлен комсомольцам А. Лебедеву, Н. Кромскому, слушателям группы 103 В. Архипченко, Махонину. В случае повторения им грозило немедленное исключение из института.

За невыполнение приказов и указаний «о безоговорочном изъятии и недопущении к использованию всякого рода предельческой антисоветской литературы, в результате чего имела место выдача из библиотеки для использования слушателям и института подлежащая изъятию антисоветская литература», 5 февраля 1937 г. снимут с работы и затем репрессируют заместителя начальника библиотеки А. Ф. Шубина, ранее работавшего в должности начальника[2]. За злоупотребление служебным положением, выразившемся в использовании подчиненных для устройства личных дел, «связь с контрреволюционером Тартаковским, грубое обращение с сотрудниками, пьянки с подчиненными, разложение аппарата» начальника административного сектора НИВИТа Грицуненко 11 февраля 1937 г. уволили с работы[3]. Дело было передано в следственные органы для привлечения его к судебной ответственности. Приказ начальника НИВИТа от 11 февраля гласил: «За протаскивание на лекциях контрреволюционных троцкистских установок преподавателя диамата Новосельского с работы снять и уволить с сего числа»[4]. При такой формулировке судьба человека уже полностью находилась в руках органов НКВД.

Эти события развивались на фоне так называемого дела военных, которое, по мнению историка С. А. Папкова, «начало приобретать форму огромного заговора с того момента, как в феврале 1937 г. органы НКВД обнаружили «шайку шпионов и троцкистов» в Доме Красной армии СибВО – ведомстве Политуправления округа. Ими оказались музыканты из концертной бригады ДКА, которых приглашали для выступлений в японское консульство в Новосибирске. Вскрылась также «засоренность» армейских библиотек контрреволюционной троцкистской литературой»[5].

Вскоре в газете «Железнодорожник Кузбасса» появилась статья «Гнилые либералы и примиренцы в НИВИТе», в которой обвинили бывшего начальника института В. М. Шишковского и начальника рабфака И. П. Бронникова в том, что они «позволили троцкистским выродкам заканчивать рабфак, допустили их к приемным экзаменам и многих из них приняли в институт. Несмотря на это, – писал автор Н. Золин, – гнилые либералы и примиренцы Шишковский и Бронников остались безнаказанными. Партком института, обсуждая эти факты, ограничился беззубым и халуйским решением, хотя и установил факт

---

[1] Приказ по НИВИТу № 6-а от 10.01.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 508 ; Выше бдительность // Кадры – транспорту. 1937. № 2 (148). 12 янв.

[2] Приказ по НИВИТу № 22 от 05.02.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 478 ; «Это наша с тобой биография…»: сб. документов и фотографий. К 70-летию научно-технической библиотеки. Новосибирск, 2002. С. 11.

[3] Приказ по НИВИТу № 25/в от 11.02.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 470 ; Пособник – троцкист Грицуненко // Кадры – транспорту. 1937. № 5 (151). 10 февр.

[4] Приказ по НИВИТу № 25/в от 11.02.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 472.

[5] *Папков С. А.* Сталинский террор в Сибири. 1928–1941. Новосибирск, 1997. С. 194.

защиты Шишковским троцкистов, исключенных из института»[1]. Тут же институтская газета подняла вопрос о наличии среди профессорско-преподавательского состава НИВИТа вредителей («предельщиков»), о том, что контрреволюционная «предельческая» литература не только не изъята из библиотеки НИВИТа, а ее продолжали печатать в институте. В качестве доказательства были представлены две изданные брошюры, подготовленные заведующим кафедрой «Движение и грузовая работа», доцентом Э. И. Сафраганом: «Новые методы работ на Томской железной дороге», которая, по утверждению газеты, целиком построена на материале вредителя и шпиона Абуашвили, а также учебным пособием-конспектом «Маневровая работа на железнодорожных станциях», составленном на «предельческом» материале проф. И. Н. Васильева и проф. Орлова[2].

В феврале 1937 г. в НИВИТе возникло крупное дело по фактам расхищения государственной собственности, грубейших нарушений трудовой и производственной дисциплины в отделе подсобных предприятий – так называемое дело Маркварта. В результате проверки производственной и финансово-хозяйственной деятельности структурного подразделения института было обнаружено, что «производственный план всех филиалов ОПП строился на основе явно заниженных путаных формах и других очковтирательских показателях, прикрывавших фактические антигосударственные махинации этих лиц»[3]. В газете «Кадры – транспорту» за 2 февраля 1937 г. были опубликованы статьи «Антигосударственные дела в подсобных предприятиях НИВИТа», «Жулики и самоснабженцы в подсобных предприятиях НИВИТа», «К ответу Маркварта!», в которых раскрывались механизмы и масштабы воровства, подлога, крупных хищений и махинаций. Приказ начальника института № 22-а от 5 февраля 1937 г., касающийся дела Маркварта, опубликован в институтской газете за 10 февраля. Выработка по производственным заданиям в подсобных предприятиях НИВИТа исчислялась не на основе новых норм и передовых достижений стахановцев, а по введенному Марквартом так называемому настрою времени. «Организация работ по очковтирательскому плану, преступное невыполнение трудового законодательства давали широкий простор для всякого произвола в исчислении выработки, размеров зарплаты, систематического обсчета рабочих и извращали стахановское движение»[4]. Рабочий день произвольно удлинялся, при этом нарушалось трудовое законодательство об оплате труда в установленном размере производившихся сверхурочных работ. На предприятии процветало хищение социалистической собственности, самоснабжение и самопремирование. Большая часть премиального фонда рабочим не выдана, в то время как начальник столярного цеха Утенко получил 900 р., заведующий пошивочной мастерской Нейман – 500 р., бригадир Аносов – 350 р., бухгалтер Кухаренко – 300 р.[5] В приказе по институту отмечены конкретные факты незаконного премирования административно-технического персонала, отпуска стройматериалов самому Маркварту, пред-

[1] Железнодорожник Кузбасса. 1937. 4 февр.
[2] Кадры – транспорту. 1937. № 5 (151). 10 февр.
[3] Приказ по НИВИТу № 22-а от 05.02.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 479.
[4] Там же ; Кадры – транспорту. 1937. № 5 (151). 10 февр.
[5] Жулики и самоснабженцы в подсобных предприятиях НИВИТа // Кадры – транспорту. 1937. № 4 (150). 2 февр.

седателю месткома Карнаухову. После того, как до сведения рабочих были доведены все безобразия их начальства, «имело место угроза расправы над рабочими, выступившими с разоблачениями злоупотреблений работников ОПП»[1]. Приказом начальника НИВИТа Макварт и все его подельники были сняты с работы и все материалы ревизии были переданы следственным органам для привлечения их к судебной ответственности. Заместителя начальника ОПП Н. С. Надтаченко освободили от занимаемой должности как несправившегося с работой[2]. За отсутствие контроля работы ОПП и необеспечения надлежащего руководства этим предприятием помощнику начальника института по хозяйственной части Ф. М. Тетяеву объявили строгий выговор. Начальник НИВИТа Н. И Матвеев тут же назначил нового руководителя отдела подсобных предприятий (Я. А. Батова), заменил старшего бухгалтера и всех начальников цехов, вплоть до бригадиров. Дальнейшая проверка производственной и финансово-хозяйственной деятельности института вскрыла «жуткую картину зажима самокритики, воровства, жульничества и антигосударственных дел со стороны заведующего гаража Салазкова и его помощника – счетовода Бебенина»[3]. Дело Макварта и Салазкова получило большой резонанс в печати.

В феврале – марте 1937 г. в НИВИТе начался новый виток административно-политических репрессий. Партийный комитет института 3 февраля 1937 г. принял развернутое постановление по поводу статьи газеты «Советская Сибирь» под заголовком «Выше большевистскую бдительность». Слабая постановка партийной работы и развертывания самокритики, низкий уровень партийно-агитационной и политической работы среди слушателей, профессорско-преподавательского состава, который отметила областная газета, привели к засорению института контрреволюционными элементами[4]. Партком НИВИТа признал грубейшей политической ошибкой тот факт, что «он не занимался достаточно глубоким изучением кадров института, не ставил со всей большевистской остротой перед начальником института вопросы очищения института от чуждых и враждебных элементов»[5]. В принятом постановлении партком решил: «4. Разоблачить перед всей общественностью института предельщиков, протаскивающих в своей практической работе контрреволюционную теорию предела (Мацкевич, Файдыш), для чего поручить парторгу секции научных работников тов. Горбачеву и уполномоченному секции тов. Ежову в ближайшие дни созвать собрание научных работников. 5. Обсудить на собрании профессоров и преподавателей вопрос об отношении профессора Еврейскова и преподавателя Чиркова к контрреволюционному выступлению доцента Тартаковского»[6]. В этом же решении «указали» начальнику института Н. И. Матвееву и его заместителю Л. М. Орлику на необходимость тщательной проверки

[1] Приказ по НИВИТу № 22-а от 05.02.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 481.
[2] Приказ по НИВИТу № 30 от 20.02.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 443.
[3] Антисоветские дела заведующего гаражем Салазкова // Кадры – транспорту. 1937. № 11 (157). 22 марта.
[4] *Викторов В*. Выше большевистскую бдительность // Советская Сибирь. 1937. № 28 (3129). 3 февр.
[5] Постановление парткома от 3 февраля 1937 г. // Кадры – транспорту. 1937. № 5 (151). 10 февр.
[6] Там же. В областной газете «Советская Сибирь» от 3 февраля 1937 г. было написано, что «профессор Еврейсков на собрании единственным из преподавателей голосовал против того, чтобы квалифицировать выступление Тартаковского как троцкистское. Преподаватель Чирков выступил в защиту Тартаковского».

кадров, вновь принимаемых в институт, а редактору газеты М. Красильникову на слабое освещение вопросов партийной, политико-массовой работы, отражение в газете авангардной роли коммунистов в учебе и работе; сняли с работы председателя месткома Карнаухова как «пособника троцкистским последышам (Пузо, О. Я. Эзергайла) за использование служебного положения в личных целях и непринятие мер по безобразиям, творившимся в подсобных предприятиях»; поставили вопрос о пребывании в рядах партии помощника начальника института В. М. Тетяева; решили обсудить статью «Выше большевистскую бдительность» на общем институтском собрании.

В этом же номере газеты «Кадры – транспорту» за 10 февраля 1937 г. была опубликована статья «Разгромить неразоружившихся предельщиков», в которой открытым текстом говорилось, что «несмотря на сигналы о протаскивании на занятиях "предельческого" материала преподавателями Сафраган, Мацкевич, Файдыш от общественности института эти факты скрывались»[1]. В статье писалось, что доцент Мацкевич до последнего времени преподносил слушателям контрреволюционный «предельческий» материал, а также материалы шпионов, диверсантов Клочкова, Мерейнгофа. В то же время учебная часть института (тов. Орлик), совет научных работников (тов. Ежков), подмечал автор, действенных мер к ликвидации «предельщины» и разоблачении «предельщиков» не приняли. Начальник факультета Завадский «вместо принятия решительных мер к пресечению контрреволюционной "предельческой" деятельности Мацкевича по существу попустительствует "предельщикам". Доцент Горчаков пытался разоблачить предельщика Мацкевича, но начальник факультета Завадский это мероприятие похоронил: вместо ясной постановки вопроса о неразоружившемся предельщике Мацкевиче он поставил на совещании вопрос о проведении последних распоряжений НКПС по тяговым расчетам в курсовых проектах по дисциплине "Железные дороги"»[2]. Но доцент А. М. Горчаков проявил настойчивость и принес в редакцию статью под названием «О неразоружившемся предельщике Мацкевич и его покровителях». В ней он привел многочисленные примеры того, как заведующий кафедрой «Железнодорожный путь» С. Ф. Мацкевич на лекциях преподносит предельческий материал. А где в это время был начальник факультета Завадский, где были другие преподаватели кафедры – вопрошал в своей статье А. М. Горчаков. «Ответ может быть один: доцент Мацкевич на сегодняшний день является неразоружившимся "предельщиком", а начальник факультета Завадский и преподаватель кафедры Лебедев покрывали его»[3]. Сегодня трудно представить, как после этих событий жили и работали в одних стенах будущие начальники факультетов С. Ф. Мацкевич и А. М. Горчаков. В этом же номере под анонимным авторством была напечатана статья «Предельщик Файдыш»[4].

---

[1] Разгромить неразоружившихся предельщиков // Кадры – транспорту. 1937. № 5 (151). 10 февр.

[2] Там же.

[3] *Горчаков*. О неразоружившемся предельщике Мацкевиче и его покровителях // Кадры – транспорту. 1937. № 5 (151). 10 февр.

[4] *Раздольный*. Предельщик Файдыш // Там же.

Приказом по институту от 5 марта 1937 г. доцент А. Файдыш был снят с работы и уволен из института с формулировкой «за допущенное предельчество в преподавании, склоку, провал лекций по мостам».[1] В приказе констатировалось, что доцент А. Файдыш, «несмотря на неоднократные предупреждения об обеспечении высокого качества лекций, допустил в преподавании предельчество, используя при расчетах негодные, предельческие нормы 1925 г.». В свое оправдание он приводил доводы об отсутствии в библиотеке соответствующей литературы, незнании новых норм. После перевода его на кафедру мостов он начал читать лекции на крайне низком уровне. Будучи начальником кафедры, он не смог ответить на вопросы слушателей и отправил их за ответами к своему сотруднику и. о. доцента К. И. Андрееву. В постановляющей части приказа отмечалось: «С работой по руководству кафедрой и преподаванием курса мостов не справился. Вместо обеспечения делового контакта среди сотрудников кафедры, сплочения их вокруг задач по решительному улучшению качества преподавания доцент Файдыш занялся беспринципными склоками, направленными к подрыву учебной дисциплины»[2]. Приказ об увольнении за предельчество стал весомой причиной для заведения следственного дела по факту вредительства, сознательного подрыва учебного процесса. Больше бывшего заведующего кафедрой «Мосты» А. Файдыша никто не видел.

Доклад тов. И. В. Сталина на мартовском Пленуме ЦК ВКП(б) «О недостатках партийной работы и мерах ликвидации троцкистских и иных двурушников» повсеместно стимулировал борьбу с врагами народа[3]. «До конца разгромить предельщиков» – название очередной статьи газеты «Кадры – транспорту» от 8 марта 1937 г. Вновь нанесен удар по матерому предельщику Файдышу, совершен очередной «наезд» на доцента Мацкевича, который плохо руководит кафедрой «Железные дороги»: «совещания кафедры проводились очень редко, кабинет "Железные дороги" оборудован старыми экспонатами: там, например, можно встретить рельсы образца 1887 г. 50 000 р., отпущенных на оборудование кабинета, не использованы. Новые достижения стахановско-кривоносовского движения кафедра не отражает»[4]. Далее в статье сообщалось, что на расширенном заседании кафедры при участии командования института, парторганизации и актива слушателей «до конца разоблачен ярый предельщик – кандидат технических наук Сафраган». Ему инкриминировали использование на лекциях контрреволюционной предельческой литературы шпиона Абушвили, регулярные поездки на станцию Топки для встреч с диверсантом Морщихиным (якобы по вопросам внедрения стахановских методов труда на ст. Топки), извращение на занятиях сущности стахановско-кривоносовского движения, развал работы кафедры. В статье сообщалось, что состоявшееся на днях собрание профессорско-преподавательского состава совместно с командованием института подвергло жесточайшей критике носителей антигосударственной «теории предела»: «Собрание предупредило доцента Мацкевича, кандидата технических наук Сафра-

[1] Приказ по НИВИТу № 38 от 05.03.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 427.
[2] Там же.
[3] Доклад на Пленуме ЦК ВКП(б) 3 марта 1937 г. «О недостатках партийной работы и мерах ликвидации троцкистских и иных двурушников» был полностью опубликован в газете: «Кадры – транспорту». 1937. № 12 (158). 1 апр.
[4] До конца разгромить предельщиков // Кадры – транспорту. 1937. № 9 (155). 8 марта.

гана и других, что если они в ближайшее время не подвергнут жесточайшей критике допущенные ими ошибки и не сумеют хорошо наладить практическую работу, то будут исключены из коллектива НИВИТа»[1].

Разбор коллективной пьянки в общежитии в день празднования XIX годовщины РККА вылился в очередное громкое дело. Организаторами этой «самодеятельности с вином и пивом» явились слушатели-коммунисты Тосетов, Дощечкин, Поспелов, Савинцев и несколько комсомольцев: профорг Залкиндер, комсорг Якушев, старшина Мончак, бывший комсорг Сиятских[2]. Разрешение на это «мероприятие» согласовал ответственный дежурный по институту – заместитель начальника по военной части В. М. Шишковский. Партком ограничился указанием Шишковскому на неправильность его действий. «И только парторги Даниленко и Решетов, комсорг Яковлев правильно оценили всю преступность разрешения Шишковского, сыгравшего на руку подлейшим антисоветским, контрреволюционным элементам». Серьезные обвинения были высказаны в адрес председателя профкома Савинцева, который «подсунул» на подпись начальнику института проект праздничного приказа, где в числе премированных оказались хвостисты и двоечники, а также «не обеспечил политическую подготовку, организацию и проведение празднования XIX годовщины РККА, которое вылилось только в торжественное заседание и художественную часть, оставлявшую желать много лучшего»[3]. Судьба ряда лиц, отмеченных в статье «Результаты потери бдительности», была явно предрешена.

И снова всех «удивил» профессор В. М. Завадский. Он опубликовал в газете «Кадры – транспорту» статью под заглавием «Наглая вылазка врага», в которой обвинил доцента С. Ф. Мацкевича в новых «попытках протащить самую махровую предельщину»[4]. На экзамене по железным дорогам С. Ф. Мацкевич дал задание слушательнице Витковской рассчитать высоту горки, но «он умышленно выбросил из формулы один из ее членов, являющийся достижением стахановцев». «Мацкевич знает что делает, – писал В. М. Завадский. – Он знал, что учит преступному, он отлично представлял себе значение этого члена, благодаря отсутствию которого высота горки получается завышенная… Ярый и изолгавшийся предельщик, хитро вырвавшийся в прошлый раз, разоблачен теперь окончательно»[5]. И в заключение декан факультета написал, что не может быть места в нашем советском вузе подлым людям, протаскивающим антигосударственную, контрреволюционную теорию предела. «Мацкевич должен быть изгнан из нашей среды». Мы полагаем, что таким образом профессор В. М. Завадский пытался подправить свой авторитет, отвести от себя подозрения в покровительстве предельщиков. По-другому объяснить этот «ход» невозможно.

Вскоре наступил черед преподавателя Ш. П. Мурановского. Вначале ему предложили до 20 марта закончить сдачу дел кабинета социально-экономических дисциплин, «оформив передачу соответствующим актом»[6]. Книжный фонд и инвентарь надлежало сдать тов. Дзагнидзе, непосредственное руководство временно возлагалось на начальника кафедры А. М. Смищенко. Через десять

---

[1] До конца разгромить предельщиков // Кадры – транспорту. 1937. № 9 (155). 8 марта.
[2] Результаты потери бдительности // Там же.
[3] Там же.
[4] *Завадский*. Наглая вылазка врага // Кадры – транспорту. 1937. № 11 (157). 22 марта.
[5] Там же.
[6] Приказ по НИВИТу № 47-а от 19.03.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 385.

дней последовал приказ об увольнении его из института. В преамбуле приказа записано: «Неоднократные указания о развертывании и подъеме работы кабинета социально-экономических дисциплин на принципиальную высоту, как важнейшего фактора в деле политического воспитания учащихся, начальником этого кабинета Мурановским не выполнено. Мурановский срывал работу по плану, не обеспечил твердой дисциплины среди сотрудников и четкого распорядка, игнорировал выполнение заданий начальника кафедры социально-экономических наук, что является прямым нарушением служебной дисциплины»[1]. За необеспечение руководства кабинетом, игнорирование и невыполнение указаний начальника института и начальника кафедры Ш. М. Мурановский был снят с работы и уволен из института с 29 марта 1937 г. В этот же день из института исключили слушателя группы 610 Н. Болбот за антигосударственную пропаганду среди слушательского состава[2].

На следующий день, 30 марта, в газете «Железнодорожник Кузбасса» появилась статья «Троцкистский контрабандист», разоблачающая прошлое и настоящее бывшего красного партизана, преподавателя кафедры социально-экономических дисциплин И. Т. Вологжина[3]. Приказом начальника института от 31 марта 1937 г. преподаватель политэкономии И. Т. Вологжин был отстранен от работы и уволен «за допущение грубых ошибок и извращения в преподавании»[4]. Долгое время он находился под следствием и только потом ему было предъявлено обвинение. Администрация вуза даже была вынуждена оплатить ему трехмесячные вынужденные прогулы: приказ от 31 июля (*обращаем внимание на июль*) гласил: «Во изменение приказа № 55/а от 31.03.1937 преподавателя Вологжина И. Т. считать уволенным из института не с 31 марта, а с 30 июня 1937 г.»[5].

В апреле 1937 г. в институте была создана комиссия для проверки и приемки библиотеки, которая обнаружила в работе бывшего заведующего библиотекой А. Ф. Шубина «халатные действия, граничащие с преступлением». В ходе проверки библиотечного хозяйства было установлено, что учет книжного фонда в библиотеке велся не по правилам, утвержденным Наркомпросом. Записи в инвентарную книгу вновь поступающей литературы производились под старыми инвентарными номерами, что затрудняло и запутывало учет книг. Выбывшие по разным причинам книги, т. е. утерянные, проданные и т. д., из инвентарной книги не исключались. Проверки деятельности библиотеки не проводились со дня ее основания. Книги, полученные библиотекой, как правило, не штамповались, что давало возможность их хищения. Вскрыты случаи предъявления счетов для оплаты за книги, принадлежащие библиотеке. Бывшим заведующим библиотекой А. Ф. Шубиным самовольно была введена путаная схема, по которой проводилась классификация книг, в то время как все библиотеки работали по схеме, утвержденной Наркомпросом. Имелось большое количество абонементов читателей, за которыми книги числились с 1933–1934 г. И в заключение было обнаружено, что «Шубин, будучи в командировке в Москве, купил литературу на сумму в несколько раз

[1] Приказ по НИВИТу № 54 от 29.03.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 364.
[2] Там же. Л. 366.
[3] *Гринвич И*. Троцкистский контрабандист // Железнодорожник Кузбасса. 1937. 30 марта. Перепечатка в газете: «Кадры – транспорту». 1937. № 13 (159). 2 апр.
[4] Приказ по НИВИТу № 55-а от 31.03.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 363.
[5] Приказ по НИВИТу № 135 от 31.07.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 147.

большую, чем ему было разрешено»[1]. Акт № 1 от 07.04.1937 и приказ по НИВИТу от 25.04.1937 поставил последнюю жирную точку в судьбе бывшего заведующего библиотекой А. Ф. Шубина[2]. Впрочем, в 1937 г. под каток репрессий попадет и его преемник – В. А. Свиридов, в 1938 г. настанет черед заведующего библиотекой В. Коростина[3].

Тема борьбы с врагами народа красной нитью прошла на собрании актива НИВИТа (11–14 апреля 1937 г.), на котором присутствовало более 400 чел., в том числе свыше 150 беспартийных. После доклада начальника института Н. И. Матвеева «Об итогах работы Пленума ЦК ВКП(б)» на активе разгорелись горячие прения, в которых выступили 42 чел. из 70 записавшихся. Выступающие подвергли работу руководства института резкой критике, были обнародованы многочисленные факты политической близорукости и беспечности в работе парткома, профкома и комитета комсомола, безобразного бюрократического стиля руководства, замалчивания и затягивания в решении ряда проблем[4]. Прошедшее следом профсоюзное собрание по вопросам хищения профсоюзных средств «вскрыло неприглядную картину профсоюзной работы в институте»[5]. В полном развале профсоюзной работы был обвинен бывший председатель профкома Савинцев, казначей Нестеренко. В ротозействе обвинили действующего председателя профкома К. М. Веренича и председателя ревизионной комиссии Ульяхина, передоверивших всю профработу отдельной группе слушателей.

Коллектив НИВИТа 13 июня 1937 г. единодушно поддержал приговор специального присутствия Верховного суда СССР по делу М. Н. Тухачевского, И. Э. Якира, И. П. Уборевича, А. И. Корка, Р. П. Эйдемана, Б. М. Фельдмана, В. М. Примакова, В. К. Путны по обвинению в преступлениях, предусмотренных статьями 58^{1-4}, 58^{6} и 58^{11} УК РСФСР[6]. «Дело Тухачевского» резко подстегнуло маховик репрессий среди военных в Сибири.

В июле 1937 г. заместитель начальника НИВИТа по военной работе, полковник В. М. Шишковский вернулся с летних военно-полевых сборов, пошел в очередной отпуск и вновь попал в поле зрения органов НКВД. В августе 1937 г. заместитель начальника НИВИТа по учебной части Я. М. Орлик, которого в свое время принимал на работу В. М. Шишковский, был снят с работы приказом Народного комиссариата путей сообщения СССР, арестован и объявлен «врагом народа»[7].

Оперативный приказ народного комиссара Внутренних дел СССР № 00485 от 11 августа 1937 г. потребовал начать широкие операции, направленные на полную ликвидацию диверсионно-шпионской работы польской разведки на территории Союза[8]. Поиск «врагов народа» в армии, считает историк

---

[1] Приказ по НИВИТу № 73 от 25.04.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 336.

[2] Акт № 1 от 7 апреля 1937 г. опубликован в книге: «Это наша с тобой биография…» : сб. документов и фотографий. К 70-летию научно-технической библиотеки. Новосибирск, 2002. С. 24–25.

[3] «Это наша с тобой биография…». С. 11.

[4] Собрание актива НИВИТа. На проверке у масс // Кадры – транспорту. 1937. № 16 (162). 19 апр.

[5] Вскрыть до конца все безобразия в профкоме // Кадры – транспорту. 1937. № 19 (165). 30 мая.

[6] В Верховном суде СССР ; На митинге коллектива НИВИТ // Кадры – транспорту. 1937. № 21 (167). 15 июня.

[7] Приказ Народного комиссариата путей сообщения НКПС № ЦГЛ/1090 от 7 августа 1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 156.

[8] Судебная власть в России: история, документы. В 6 т. Т. 5. Советское государство. М., 2003. С. 384–385.

А. Г. Тепляков, «довольно быстро вывел чекистов и на Шишковского, чья биография была обременена как знакомством с уже репрессированными видными военными, так и доносами предшествующих лет»[1].

В первых числах сентября в Новосибирске был арестован бывший родственник В. М. Шишковского (по линии сестры жены) венгр Л. С. Киш, которого обвинили в шпионаже на германскую разведку[2]. Приказом СибВО № 064 оу от 29.09.1937 полковник В. М. Шишковский был уволен в запас по ст. 43-б (в аттестационном порядке по служебному несоответствию в соответствии с «Положением о прохождении службы командным и начальствующим составом РККА» от 22.09.1935). Но приказа вышестоящего органа (НКПС), назначавшего его на должность заместителя начальника института, нет, и он продолжает работать. Взятый по делу «военно-троцкистской организации» в СибВО начальник отделения 3-го отдела штаба СибВО майор М. Г. Токмаков 20 октября 1937 г. под давлением чекистов заявил, что Шишковский был ее участником, обрабатывал в троцкистском духе студентов НИВИТа с целью их последующей вербовки в «организацию» и «развалил» дисциплину как учащихся, так и преподавательского состава[3].

28 октября 1937 г. в газете «Железнодорожник Кузбасса» появилась статья под названием «Беспечный партком», в которой секретарь парткома НИВИТа Е. И. Кочкина критиковалась за то, что проявляет явную беспечность и нерешительность в разоблачении врагов народа: «Небезызвестно, что бывший начальник института Шишковский имел тесные связи с врагами народа, развалил учебную работу института, засорил институт вражеской агентурой. За все это время Шишковский исключен из партии, но продолжает работать в институте до сих пор»[4]. На следующий день приказом по НИВИТу № 194-а от 29 октября 1937 г. полковник В. М. Шишковский был освобожден от должности заместителя начальника института по военной работе[5] как уволенный в запас приказом народного комиссара Обороны СССР[6].

Через два дня в управлении НКВД по Новосибирской области была подписана справка на арест и привлечение к уголовной ответственности по статьям 58^{16}, 58^{4}, 19-58^{8}, 58^{11} УК РСФСР бывшего заместителя начальника НИВИТа В. М. Шишковского, ордер на право обыска и арест датирован от 5 ноября 1937 г.[7] Постановление об избрании меры пресечения и обвинение было предъявлено подследственному только 22 ноября 1937 г. – через полмесяца[8]. После двухмесячного заключения, шести запротоколированных допросов и нескольких очных ставок

---

[1] *Тепляков А. Г.* Чужой среди своих: комиссар, чекист, военный разведчик Владимир Шишковский // Развитие территорий. 2018. № 3 (13). С. 16.

[2] Архив управления Федеральной службы безопасности по Новосибирской области (УФСБ по НСО). Д. 3715. Л. 14.

[3] Архив УФСБ по НСО. Д. 3715. Л. 2, 3. 101 ; *Тепляков А. Г.* Чужой среди своих… С. 16.

[4] *П. А.* Беспечный партком // Железнодорожник Кузбасса. 1937. 20 окт. ; Перепечатка текста в газете: Кадры – транспорту. 1937. № 31 (177). 3 нояб.

[5] Приказ по НИВИТу № 194-а от 29.10.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 80.

[6] Приказ народного комиссара обороны СССР (№ 0181 от 25.02.1938 ст. 44-в) об увольнении полковника В. М. Шишковского с военной службы и исключением с учета вышел через неделю после оглашения ему приговора. По статье 44-в увольнялся командный и начальствующий состав, приговоренный по суду к лишению свободы.

[7] Архив УФСБ по НСО. Д. 3715. Л. 1, 2, 4.

[8] Там же. Л. 120.

19 января 1938 г. В. М. Шишковский был приговорен к высшей мере наказания[1]. Но его еще почти десять месяцев использовали в ходе следствия по делу военного прокурора Сибирского военного округа П. Д. Нелидова[2]. 14 ноября 1938 г. высшая мера наказания в отношении В. М. Шишковского была приведена в исполнение[3].

И только спустя десятилетия близкие родственники узнали, что заместитель начальника НИВИТа В. М. Шишковский был реабилитирован (посмертно) определением военной коллегии Верховного суда СССР от 28 июля 1956 г. Его восстановили в правах на орден Красного Знамени Указом Президиума Верховного Совета СССР от 11 июля 1967 г.[4] Оригиналы этих документов хранятся в Государственном архиве Российской Федерации.

Начальник НИВИТа Н. И. Матвеев в задачах коллектива на 1937/38 учеб. г. писал: «Вражеские элементы, маскировавшиеся в ЦУУЗе и в нашем институте, нанесли немалый вред институту. Потому внимание всего коллектива должно быть направлено на быстрейшую ликвидацию последствий вредительства. Выкорчевать контрреволюционное предельчество из преподавания и научно-исследовательской работы»[5]. И вскоре в газете появилась статья «Странное поведение руководителей секции научных работников», в которой ставились вопросы в отношении заведующего грунтовой лабораторией В. Г. Петрова. «В этом учебном году Петров был допущен к чтению лекций пятому курсу факультета "Путевое хозяйство" по геофизике. В первые же два часа лекции Петров наговорил разной контрреволюционной чепухи»[6]. Руководство института отстранило его от чтения лекций, но оставило в должности заведующего лабораторией. «Непонятно все же почему, несмотря на вражеские вылазки, – вопрошал анонимный автор, – проявлен такой либерализм к Петрову, которому, безусловно, нельзя дальше ни одного дня доверять воспитание будущих специалистов социалистического транспорта»[7].

5 октября 1937 г. был снят с работы начальник кафедры «Движение и грузовая работа» Э. И. Сафраган, который «допустил в преподавании предельчество. Предельческие ошибки не исправил. Руководство кафедрой не обеспечил»[8]. Тут же арестовали преподавателя факультета особого назначения Василенко, который в прошлом служил начальником штаба отдельного степного корпуса, участвовал в карательных экспедициях (при Колчаке)[9]. Бывшему начальнику факультета особого назначения (ФОН), а теперь заместителю начальника факультета «Движение и грузовая работа» П. А. Холопову был предъявлен «счет» за потерю революционной бдительности, содействие в трудоустройстве в

---

[1] Архив УФСБ по НСО. Д. 3715. Л. 122.

[2] *Тепляков А. Г.* Машина террора: ОГПУ–НКВД Сибири в 1929–1941 гг. М., 2008. С. 316 ; *Он же*. Чужой среди своих… С. 16.

[3] Архив УФСБ по НСО. Д. 3715. Л. 122.

[4] ГАРФ. Ф. Р-7523. Оп. 91. Д. 121. Л. 61 ; *Добровольский А. В.* Начальник НИВИТа полковник В. М. Шишковский // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения: Гуманитарные науки. 2019. № 1 (5). С. 41.

[5] *Матвеев Н. И.* За большевистское овладение наукой // Кадры – транспорту. 1937. № 23 (169). 2 сент.

[6] Странное поведение руководителей секции научных работников // Кадры – транспорту. 1937. № 27 (173). 27 сент.

[7] Там же.

[8] Приказ по НИВИТу № 180-а от 05.10.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 111.

[9] Враг народа и его пособник // Кадры – транспорту. 1937. № 28 (174). 11 окт.

институт бывшего колчаковца. В ноябре отчислены из института слушатели факультета «Постройка железных дорог и путевое хозяйство» Н. Семин (группа 506), Н. Фомичев (группа 205)[1]. Отчисление (или увольнение) задним числом в середине 1930-х гг. стало верной приметой того, что эти люди были арестованы и потом уволены по предложению следственных органов прокуратуры или НКВД.

Статья «Беспечный партком» в газете «Железнодорожник Кузбасса» поставила последнюю точку в деятельности секретаря партийного комитета НИВИТа Е. И. Кочкиной. Ее обвинили в том, что она проявила нерешительность в разоблачении бывшего заместителя начальника института Л. М. Орлика и вопрос о его партийности откладывался из месяца в месяц. «Партком НИВИТа в борьбе за выкорчевывание вражеской агентуры проявил наивную беспечность и медлительность, не сумев даже отобрать у врага народа Орлика партийный билет»[2]. Ей инкриминировали покровительство В. М. Шишковского, которого, в конце концов, исключили из партии, но он продолжал работать в институте. Ей также поставили в вину «близорукость» начальника кафедры социально-экономических наук А. М. Смищенко, который «ничего не сделал для разоблачения Мурановского и Новосельского, орудовавших у него под боком».

5 ноября 1937 г. «Железнодорожник Кузбасса» опубликовал очередную статью под заголовком «Очистить от врагов институт инженеров транспорта», в которой говорилось, что «в июне 1937 г. из института под видом академической неуспеваемости исключено несколько десятков студентов преимущественно из рабочих. Это дело рук врага народа Орлика, бывшего заместителя начальника института. Теперь институт вынужден восстанавливать неправильно исключенных. Уже восстановлено около половины»[3]. Далее в статье писалось, что «в это же время в стенах института находят гостеприимный приют враги народа, проходимцы, политически сомнительные элементы. Здесь, например, обитает Городков, отец которого расстрелян как шпион, а брат осужден. С ними Городков имел тесную связь. В стенах НИВИТа приютилась некая Орлова, у которой вся семья состояла из врагов народа. Рагулина, Симончук, Сиволап, близкие родственники которых давно осуждены как враги народа, тоже находятся в институте. Здесь же учится Залкиндер – дочь ярого врага народа, террориста. Она отлично знала вражеские дела своего отца, но скрывала их»[4]. Вполне понятно, что эта статья появилась под прямым патронажем органов НКВД. Далее автор сделал выводы, что «засоренность» института врагами народа возможна потому, что в НИВИТе нет настоящей самокритики, которую в первую очередь не любит секретарь парткома Е. И. Кочкина (*по всей видимости судьба этого человека была уже предрешена*). «В институте разоблачен и обезврежен целый ряд врагов народа. Но ни партком, ни комитет ВЛКСМ, ни профком института, ни даже редакция газеты «Кадры – транспорту» не сделали из этого большевистских выводов, не мобилизовали студенчество и профессорско-преподавательский состав на выкорчевывание до конца вражеской агентуры, на ликвидацию последствий вредительства»[5].

---

[1] Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 56.

[2] *П. А.* Беспечный партком // Железнодорожник Кузбасса. 1937. 28 окт.

[3] *Соловьев М.* Очистить от врагов институт инженеров транспорта // Железнодорожник Кузбасса. 1937. 5 нояб. Перепечатана в газете: Кадры – транспорту. 1937. № 34 (180). 19 нояб.

[4] *Соловьев М.* Очистить от врагов институт инженеров транспорта // Кадры – транспорту. 1937. № 34 (180). 19 нояб.

[5] Там же.

И опять в статье указаны новые адреса и явки: в комитете комсомола до недавних дней работал секретарем комитета Савинов, а в профкоме «орудовали авантюристы вместе с членом парткома Веренич». А сейчас руководство профсоюзного комитета доверено пособнику врагов народа, исключенному из рядов ВКП(б), Этитейну. Редактор газеты «Кадры – транспорту» М. Красильников тоже является сомнительным человеком. «О предельщике Сафрагане студенты поднимали вопрос давно, но только после категорических требований он был освобожден от работы, предварительно побывав за счет института на курорте. Преподаватель Северюхин и по сей день остается на работе, хотя все знают, что он пропагандирует контрреволюционные измышления о железнодорожниках»[1].

В заключение статьи «Очистить от врагов институт инженеров транспорта» автор написал, что лекции преподавателей НИВИТа, как правило, не проверяются. Наиболее важные дисциплины – ленинизм и другие из года в год снимаются с учебного плана. Не ясно ли после этого, что окопавшиеся в институте враги всеми мерами пытаются сорвать подготовку кадров для транспорта. Все указанные выше лица сразу же были исключены из института, многие арестованы. Несколько человек (Веренич, Красильников, Этитейн) позже были оправданы и восстановлены.

Институтское издание «Кадры – транспорту» 19 ноября 1937 г. перепечатало публикацию газеты «Железнодорожник Кузбасса» и в этом же номере отреагировало на критику своей статьей «Быстрее ликвидировать последствия вредительства»[2].

Преподаватель политэкономии И. Л. Миронов был отстранен начальником института от чтения лекции 9 ноября и освобожден от работы в НИВИТе с 15.11.1937[3]. Первого декабря «за допущение грубейших ошибок в преподавании» с преподавательской работы был снят ассистент кафедры электротехники Кустов (22 ноября на лекции он оклеветал советский народ)[4]. На следующей неделе день в день (7 декабря) был уволен ассистент кафедры «Строительное производство» И. П. Бронников[5].

Больше всего в годы политических репрессий середины 1930-х гг. пострадали кафедры гуманитарного профиля. К ним на занятия приходили представители администрации и «компетентных» органов, которые оценивали уровень политической благонадежности преподавателей. Они считали количество цитат классиков марксизма-ленинизма, частоту упоминаний фамилий Маркса, Энгельса, Ленина, Сталина, наименования ВКП(б), число критических высказываний в адрес политических противников и врагов народа. Субъективная оценка любого проверяющего становилась мерилом судьбы человека. На 1 октября 1937/38 учеб. г. на кафедре социально-экономических наук оставалось всего три штатных преподавателя: А. М. Смищенко – и. о. доцента, заведующий ка-

[1] *Соловьев М.* Очистить от врагов институт инженеров транспорта // Кадры – транспорту. 1937. № 34 (180). 19 нояб.

[2] Быстрее ликвидировать последствия вредительства // Там же.

[3] Приказ по НИВИТу № 206-в от 15.11.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 58.

[4] Приказ по НИВИТу № 215-б от 01.12.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 27 ; Наглая вражеская вылазка // Кадры – транспорту. 1937. № 35 (181). 28 нояб.

[5] Приказ по НИВИТу № 218-а от 07.12.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 23.

федрой, Г. И. Григоров – и. о. доцента, преподаватель, К. А. Лысенко – и. о. доцента[1]. На 1 августа 1938 г. в списке преподавателей кафедры социально-экономических наук значились два преподавателя – и. о. начальника кафедры, доцент Я. Г. Дерягин и старший преподаватель И. А. Суслов и две вакансии[2].

В докладе на партийном собрании 15 октября 1938 г., посвященном введению новой дисциплины «Краткий курс "История ВКП(б)"» Я. Г. Дерягин отмечал: «Всем товарищам известно, что я начальником кафедры работаю с марта месяца этого года. Я не знаю, как работала кафедра в те годы, но то наследство, которое получено мною как начальником кафедры, говорит о том, что в первом семестре кафедра социально-экономических дисциплин в прошлом году не работала совсем»[3]. И как же она могла работать, если за 1937 г. были арестованы пять преподавателей кафедры: Ф. С. Новосельский, Ш. Т. Мурановский, Н. Т. Вологжин, И. А. Миронов, К. А. Лысенко (28.12.1937). С 1939 г. в работе партийных органов ВКП(б) стала повсеместно распространяться практика направления (согласования) кадров преподавателей исторических и социально-экономических дисциплин.

Первые групповые аресты слушателей НИВИТа были осуществлены в конце 1937 г. По невыясненным нами причинам были арестованы и исключены из института 05.11.1936 Т. Н. Обуховский (группа 211), 15.11.1936 С. В. Пак (группа 308), 23.11.1936 Д. Ким (группа 308), 02.12.1936 Е. Л. Казаков (группа 207), 04.12.1936 Квесешвили (группа 205). Все они были исключены задним числом, одним приказом от 17 января 1936 г.[4] На листе приказа № 13-в от 17.01.1037 впервые появилась негласное рукописное распоряжение «На доске нет», что стало для нас отличительным признаком репрессированных органами НКВД людей.

Следующим приказом от 25 января 1938 г. задним числом из института исключили слушателей И. Бабунашвили (с 27.11), Н. А. Ольшевского (с 28.11), В. А. Сардыкова (с 29.11), А. И. Дошук (с 02.12), Е. И. Кацинского (с 02.12), А. Д. Коржевского (с 04.12), Быкова (группа 310)[5]. В отношении последнего в приказе была приписка: «Найти заем 1937 г. и возврат квартирных». В феврале отчислили из института еще четырех слушателей, которые уже более двух месяцев находились в следственных изоляторах НКВД: с 04.12.1936 – Шалагинова (группа 407), Симанчук (группа 409), Засюк-Корицкого (группа 509), с 05.12. – Макарова (группа 508)[6]. В своих воспоминаниях выпускник 1938 г. П. Т. Семешко писал: «Дверь на балкон была открыта, и мы услышали, что к подъезду подошла автомашина. Затем снизу раздался стук солдатских сапог по лестнице. Посетители, видимо, заметив пробивавшийся свет, открыли дверь в нашу комнату. Это были энкаведешники. Назвав несколько фамилий, они попросили проводить их в комнаты, где жили эти студенты. Кто-то из ребят повел их. Я выглянул из балкона и

[1] Список профессорско-преподавательского состава НИВИТа на 1937/38 учеб. г. (1 октября) // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 42. Л. 156.

[2] Список профессорско-преподавательского состава Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта на 1938/93 учеб. г. (на 1 августа) // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 54. Т. II.

[3] Доклад на партийном собрании 15.10.1938 «О состоянии изучения социально-экономических дисциплин (доклад тов. Дерягина)» // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 102. Л. 4.

[4] Приказ по НИВИТу № 13-в от 17.01.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 34.

[5] Приказ по НИВИТу № 16-а от 25.01.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 43.

[6] Приказ по НИВИТу № 32-в от 16.02.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 73.

увидел, что у подъезда стоит грузовой автомобиль, а в кузове, по углам – четыре охранника с винтовками с примкнутыми штыками. Из общежития взяли шесть человек, но не с нашего курса. Наутро мы недосчитались и двух преподавателей. Ими оказались профессор В. М. Завадский и преподаватель-мостовик К. И. Андреев. Дальнейшее для нас осталось неизвестным»[1]. Надо сказать, что ситуация с начальником факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» В. М. Завадским выглядела на самом деле иным образом. Видимо, он почувствовал предстоящую опасность и лично написал заявление об увольнении, а 10 февраля 1938 г. выехал в Томск. На следующий день за ним пришли… Приказом от 16 февраля 1938 г. (№ 32-б) В. М. Завадский из института был уволен задним числом (с 10 февраля 1938 г.)[2]. Больше полугода его допрашивали следователи НКВД. Ему инкриминировали связь с японской разведкой и участие с 1935 г. в правотроцкистской террористической организации. В обвинительном заключении записано: «…Через участников организации… вредительски составлялись годовые учебные планы, расписания занятий студентов, графики курсовых проектов, задерживалось развитие заочного обучения…»[3]. Приговором Военной коллегии Верховного суда СССР от 27 октября 1938 г. он был осужден по ст. 58-1а и приговорен к высшей мере наказания – расстрелу[4]. В списке профессорско-преподавательского состава НИВИТа по состоянию на 1 марта 1938 г. указано 70 вакансий, часть из которых образовалась из-за арестов преподавателей и репрессий[5] (см. прил. 7).

Следственные мероприятия чекистов иногда завершались и «отрицательными» результатами. Так, в начале февраля 1938 г. в институте восстановили в должности ассистента кафедры социально-экономических дисциплин И. А. Миронова (с 20 января), в должности и. о. начальника кафедры социально-экономических дисциплин был восстановлен К. А. Лысенко (с 28 декабря), восстановили в правах и слушателя Е. П. Бредюка, уволенного по приказу 13-б от 17.01.1938[6]. Выгнанный из партии К. А. Лысенко тут же подал апелляцию и добился того, что Дзержинский райком ВКП(б) отменил решение парторганизации НИВИТа и восстановил его в партии. Правда, буквально через неделю он вновь попал в руки органов НКВД и повторно был уволен из института с 22 февраля приказом от 9 марта 1938 г.[7]

В феврале 1938 г. газета «Кадры – транспорту» опубликовала статью «Быстрее исправлять ошибки», в которой критиковалась деятельность парткома и в целом партийной организации института за огульный подход к судьбе членов партии. Эта публикация стала ответом на решения январского Пленума ЦК ВКП(б), на котором рассматривался вопрос «Об ошибках парторганизаций при исключении коммунистов из партии, о формально-бюрократическом отношении к апелляциям исключенных из ВКП(б) и мерах по устранению

---

[1] *Семешко П. Т.* Как рабочий человек стал инженером // Путевку в жизнь нам дал НИВИТ. С. 16.

[2] Приказ по НИВИТу № 32-б от 16.02.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 71.

[3] Цит. по: Профессора Сибирского государственного университета путей сообщения. Т. 1. С. 52.

[4] АП РФ. Оп. 24. Д. 418. Л. 233 ; *Дюнин А. К.* Так много прожито и пережито… // Путевку в жизнь нам дал НИВИТ. С. 26–27.

[5] Список профессорско-преподавательского состава института (по состоянию на 1 марта 1938 г.) // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 55. Т. 3. Л. 60–62.

[6] Приказы по НИВИТу № 23 от 01.02.1938, № 33-б от 17.02.1938, № 26 от 08.02.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 60, Д. 44. Л. 287, 297.

[7] Приказ по НИВИТу № 46-б от 09.03.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 108 ; Кадры – транспорту. 1938. № 8 (194). 23 февр.

недостатков». «И главное, что больше всего имело у нас место, – писала газета "Кадры – транспорту", – это решение вопроса о судьбе члена партии без достаточной проверки поступивших на того или иного члена партии компрометирующих его материалов»[1]. В статье отмечалось, что на основе публикации газеты «Железнодорожник Кузбасса» от 5 ноября 1937 г. необоснованно был объявлен пособником врагов народа бывший секретарь комитета комсомола Савинов; суд установил полную непричастность коммуниста Веренича к растратам в профкоме; не подтвердились обвинения в адрес бывшего редактора институтской многотиражки М. Красильникова. «Факты необоснованного исключения мы имеем и в комсомольской организации. Сейчас партийный комитет и комитет комсомола приступили к исправлению этих ошибок, но нужно сказать, что выправляются они очень медленно. Плохо в деле выправления ошибок помогают и партийные группы»[2].

20 марта 1938 г. состоялось общее собрание комсомольской организации НИВИТа, на котором рассматривался единственный вопрос – об исправлении ошибок, допущенных при исключении из комсомола. Докладчик, член комитета комсомола В. Васильченко, «привел ряд цифр и конкретных фактов, свидетельствующих об огульном и формально-бюрократическом отношении к ряду членов ВЛКСМ при исключении из комсомола»[3]. Так, совершенно необоснованно были исключены из комсомола тов. Малков, Дюнин (восстановлены при вторичном разборе). Малкова исключили за «связь» со слушательницей-активисткой Е. Залкиндер, выразившуюся в том, что он иногда занимался вместе с ней в группе над выполнением учебных заданий и проектов. По навету был выведен из состава комитета комсомола и сурово наказан А. Сазонов – ответственный за бытовой сектор. «Собирание грязи и выливание ее на здоровую голову было характерным явлением в ряде наших курсовых организаций, а комитет комсомола, исключая пачками, доходящими до 16 чел. за одно заседание, не разобравшись достаточно в фактах, штамповал решения курсовых организаций»[4]. На собрании комсомольцы указывали, что, несмотря на большие ошибки, допущенные при исключении из членов ВЛКСМ, и сейчас комитет комсомола очень медленно исправляет их. «Разбор конфликтных дел ведется неорганизованно, люди часами ждут своего дела, а некоторые комсомольцы вызываются по одному и тому же делу по четыре раза (пример Шелудченко)»[5]. В резолюции собрания комсомольцы призвали комитет и первичные организации быстрее и смелее выправлять допущенные ошибки в вопросе об исключении из рядов ВЛКСМ, восстановить справедливость по отношению к честным товарищам, разоблачить перестраховщиков и клеветников.

В это же время Дзержинский райком ВКП(б), разбирая дело исключенного из партии П. А. Холопова, не нашел оснований для исключения его из партии как прямого пособника врага народа. «За проявленную политическую слепоту в разоблачении Василенко тов. Холопову объявлен выговор»[6]. В мартовском но-

[1] *Радченко П.* Быстрее исправлять ошибки // Кадры – транспорту. 1938. № 8 (194). 23 февр.
[2] Там же.
[3] *Агафонов К.* До конца выправить ошибки // Кадры – транспорту. 1938. № 12 (198). 31 марта.
[4] Там же.
[5] Там же.
[6] В Дзержинском РК ВКП(б) // Кадры – транспорту. 1938. № 12 (198). 31 марта.

мере газеты «Кадры – транспорту» написано: «Заклятые враги народа – шишковские, орлики, завадские прилагали все усилия, чтобы разложить дисциплину в нашем институте. Дезорганизаторы дисциплины оставались безнаказанными, а часто лучшие слушатели подводились под наказания»[1]. В июле 1938 г. восстановили в НИВИТе слушателей И. И. Кочнева и Н. И. Рагулину, исключенных из института по приказу № 206-а от 15 ноября 1937 г.[2]

С марта 1938 г. политические репрессии в институте резко пошли на спад и почти прекратились. К осени 1938 г. в стране уменьшилась преступная деятельность «троек». Последней их жертвой стал майор Н. Н. Борисов. В приказе № 180 от 4 октября записано: «Временно и. о. начальника кафедры "Военные дисциплины" майора Н. Н. Борисова из института уволить с 3/X – сего года»[3]. В воспоминаниях бывший слушатель строительного факультета Д. Ф. Колгатин писал: «Кафедру тактики во время нашей учебы возглавлял майор Н. Н. Борисов. За два года до нашего поступления он был арестован по ложному доносу. После реабилитации вернулся в институт. О его прошлом напоминал "иней" в волосах да беззубый рот»[4]. Спустя 30 лет, после завершения трудовой деятельности на военной кафедре НИИЖТа, полковник Николай Николаевич Борисов станет первым директором музея нашего вуза.

Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) «Об арестах, прокурорском надзоре и ведении следствия» положило конец Большому террору. А в декабре 1938 г. в институте разбирались с делом Фурмана. Заведующий типографией Фурман был обличен в создании в коллективе атмосферы круговой поруки, семейственности, воровства и взяточничества. «В типографии полный зажим критики и самокритики. Строгий начальник при малейшем проявлении недовольства со стороны работников грозит немедленно их уволить… Учет получаемого и расходуемого материала в типографии отсутствует. Это позволяет Фурману тащить все: бумагу, дерматин, картон. И Фурман тащил. Полнейшая бесконтрольность давала возможность ему делать блокноты, записные книжки и тетради из институтского материала, которые он продавал слушателям на 500 % выше себестоимости. Под ширмой работы в НИВИТе Фурман больше работал в своей домашней мастерской»[5]. Постановлением общего профсоюзного собрания института заведующий типографией Фурман был исключен из членов профсоюза, и все материалы по нему передали в следственные органы.

В последующие предвоенные годы, начиная с 1939 г., из института увольняли за прогулы и неуспеваемость, нарушение уставных отношений и антиобщественные деяния, позорящие гордое звание слушателя. Преподавателей отстраняли от работы за опоздания на лекции, невыполнение приказов руководства института, постановления правительства (об укреплении трудовой дисциплины). Так, ассистент кафедры «Физика» В. П. Целищев был уволен 13.03.1939 за опоздание на лекцию на 2 ч 10 мин[6].

---

[1] За крепкую дисциплину // Кадры – транспорту. 1938. № 12 (198). 31 марта.
[2] Приказ по НИВИТу № 131-а от 22.07.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 44. Л. 49.
[3] Приказ по НИВИТу № 180 от 04.10.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 591.
[4] *Колгатин Д. Ф.* Накануне войны // Путевку в жизнь нам дал НИВИТ. С. 39.
[5] *Н. К.* Дела Фурмана // Кадры – транспорту. 1938. № 31 (217). 28 дек.
[6] Приказ по НИВИТу № 101 от 13.03.1939 // Архив НИИЖТа (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 423.



Мы не может ручаться, что восстановили фамилии всех преподавателей, сотрудников и слушателей НИВИТа, которые пострадали в годы политических репрессий середины 1930-х гг. Но мы постарались осуществить максимально широкий охват, опираясь на сохранившиеся архивные документы, свидетельства очевидцев, воспоминания прямых и опосредованных свидетелей того времени. Списки командного и профессорско-преподавательского состава, слушателей НИВИТа за 1940/41 учеб. г. позволяют определенно сказать, что почти все политические репрессированные, за единичными исключениями, не вернулись в стены родного вуза. Мы не знаем об их дальнейшей судьбе, которая и по нынешний день хранится в следственных делах правопреемников органов НКВД под грифом «секретно».

ГЛАВА 10
Создание учебно-производственной базы и строительство вуза в 1930-е годы

Строительство учебного корпуса будущего Новосибирского института инженеров транспорта началось в 1930 г. Во исполнение Постановления ЦИК и СНК СССР от 23 июля 1930 г. о реорганизации многофакультетных втузов в специализированные отраслевые втузы Народный комиссариат путей сообщения 30 июня 1931 г. издал приказ № 2287 «О реорганизации и специализации втузов железнодорожного транспорта». В этом документе были определены мероприятия по реорганизации существующих высших учебных заведений, утверждены планы по вновь строящимся объектам и вузам. В пункте 9 указывалось: «Сибирский институт инженеров путей сообщения (СИИПС) в 1931 учеб. г. оставить в г. Томске и развивать в нем электромеханический и путейско-строительный факультеты с тем, чтобы по окончании строительства в Новосибирске нового здания Института путейско-строительный факультет перевести в Новосибирск»[1]. В последующем приказе народного комиссара путей сообщения № 232/ц от 7 апреля 1932 г. «О строительстве Новосибирского путейско-строительного института инженеров железнодорожного транспорта» ведомственной строительной организации поручалось «принять решительные меры к полному развертыванию строительства института», НКПС обязывал управление Сибстройпути «осуществить строительство учебного здания в 1932 г. в объеме 20 000 м^3 и сдать его в эксплуатацию не позднее 1 ноября 1932 г.»[2].

С сентября 1932 г. учебное здание № 1 и часть подсобных помещений фактически начали эксплуатироваться. Все первые годы параллельно с учебным процессом осуществлялись достройка, устранение недоделок и капитальное строительство новых объектов. В 1933/34 учеб. г. в основном были завершены строительные работы в учебном корпусе № 1, сданы в эксплуатацию (с недоделками) студенческое общежитие на 600 мест, два жилых дома для сотрудников института. Народный комиссариат путей сообщения «премировал в 1933 г. группу студентов института и рабфака, активно участвовавших в строительстве: Б. Иванова, Смирнова, Сушко, Пак, Горячего, Павло, начальника института С. Е. Пропастина, секретаря партбюро П. И. Никитина, заместителя начальника института М. М. Половкина, работника учебной части К. И. Андреева[3]. К 1934 г. в строительство НИВИТа в общей сложности было вложено около 5 млн р.[4]

Перед началом «стартового» 1934/35 учеб. г. внутренняя комиссия констатировала: «Учебные корпуса не готовы к началу учебного года, лекционные залы, аудитории и лаборатории не оборудованы, а механическая лаборатория еще не штукатурена, не говоря уже о таких объектах, как столовая, овощехранилище, библиотека и пр., где, по существу, сорвано строительство. С водой продолжаются

[1] *Москалев П. И.* Летопись НИВИТа – НИИЖТа... С. 3.
[2] Там же.
[3] Тридцатилетие Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. С. 8.
[4] Там же. С. 7.

перебои. С канализацией тоже ничего абсолютно не сделано»[1]. Комиссия пришла к выводу, что «строители считают стройку второстепенной и никаких мер по ускорению строительства не принимают», и поставила вопрос о замене подрядной организации. Через месяц редакция газеты «Кадры – транспорту» опубликовала критическую заметку под названием «До каких пор будут так строить?», в которой сообщалось, что кредиты текущего года, отпущенные на строительство, использованы всего на 52 %: «Столовая и библиотека в этом году закончены не будут и на две трети переходят в строительство будущего года. С очень большими недостатками произведен ремонт всех корпусов института: выбиты стекла, нет оконных проемов, форточки сделаны, но их нельзя открыть, так как они не навешаны. Канализация опять не закончена, вопросами благоустройства вообще не занимались»[2].

В декабре 1934 г. комиссия по партчистке в разделе «Строительство» представила суровую картину «завала» строительства и отметила «безобразное отношение к строительству со стороны Сибстройпути», в то же время она довольно резко высказалась в адрес администрации и партийного руководства НИВИТа: «Руководство института (тов. Пропастин) не учло предупреждения комиссии по чистке от 29 июня 1934 г. о ликвидации прорыва в строительстве. Вопрос не был доведен до конца и не поставлен всерьез перед краевыми организациями, ограничились формальным огораживанием себя бумагами»[3]. Комиссия по чистке предложила начальнику института взять вопросы строительства под личный контроль, «а не поручать их второстепенным лицам», обязало партком проверять каждый строительный объект «в разрезе производственного плана и его выполнения», привлекать к партийной ответственности, невзирая на лица, конкретных виновников в срыве строительства. Через шесть месяцев в отчете НИВИТа за 1934/35 учеб. г. вновь констатировалось: «Строительство Института ведется пятый год, однако на сегодняшний день ни один корпус полностью не закончен. Для полноты картины следует добавить, что качество выполненных работ чрезвычайно скверное»[4].

Медленными темпами шло и создание учебно-производственной базы института. Как мы уже отмечали во введении к изданию, 1 декабря 1932 г. в НИВИТе при кафедре геодезии открыли геодезическую лабораторию. «Это была первая и единственная лаборатория с хорошим оборудованием, прибывшим из Томска»[5]. «Стартовый» период НИВИТа происходил на основе следующей учебно-материальной базы. За лето 1934 г. была доукомплектована геодезическая лаборатория, полностью оборудованы: «электротехническая лаборатория, физическая и химическая лаборатории, оформился кабинет геологии и петрографии, начали оформлять эксплуатационный кабинет»[6]. В сен-

[1] Решительно ударить по неорганизованности // Кадры – транспорту. 1934. № 1 (69). 10 сент.
[2] До каких пор будут так строить? // Кадры – транспорту. 1934. № 8 (75). 20 окт.
[3] Выводы и предложения комиссии по чистке. Раздел «Подготовка к учебному году. Строительство» // Кадры – транспорту. 1934. № 22–23 (90–91). 21 дек.
[4] Заключительный отчет о работе Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта за 1934/35 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 21 об.
[5] Кадры – транспорту. 1934. № 12–13 (80–81). 1 мая.
[6] Учебная часть к началу учебного года // Кадры – транспорту. 1934. № 7 (74). 12 окт.

тябре в учебный процесс добавлялась лаборатория по технологии строительных материалов, в стадии готовности механическая лаборатория. К 15 октября ожидалось прибытие из Иркутска лаборатории СЦБ и связи.

В октябре 1934 г. Народный комиссариат путей сообщения СССР издал приказ № 293/Ц от 11.10.1934 «О начале нового учебного года во втузах НКПС», в котором потребовал от руководителей подведомственных втузов обратить особое внимание на развитие учебно-производственной базы учебных заведений, в течение месяца представить планы модернизации существующей учебной базы (МИИТ, МЭМИИТ), а также проекты оборудования новых лабораторий и кабинетов «учебной аппаратурой в соответствии с последними достижениями техники»[1].

В НИВИТе при кафедре инженерной геологии и петрографии в хорошем состоянии находились грунтовая лаборатория и почвенно-мерзлотный кабинет. Благодаря исключительной энергии и авторитету геофизика В. Г. Петрова институту удалось получить лабораторное оборудование расформированного СибЦИСа. «Наш кабинет оборудован необходимыми наглядными и учебными пособиями, – писал преподаватель Я. М. Пекарский. – Если в прошлом году студенту приходилось подчас верить "на слово", то в настоящее время и лекции и занятия обеспечены иллюстративными материалами»[2].

К очередной годовщине Октябрьской революции преподаватели кафедры социально-экономических наук взяли обязательство завершить оборудование кабинета ленинизма. В октябре 1934 г. в институте зародился почин о шефстве студенческих групп над учебными лабораториями и кабинетами. Группы 31, 33 и 34 взяли шефство над кабинетами тяги, СЦБ и перевозочной эксплуатации: «Группы обязались к 7 ноября привести кабинеты в состояние возможности бесперебойной работы»[3].

В 1933/34 учеб. г. в институте была создана кафедра энергетики, которую возглавил профессор Рощин. В первый год кафедра была вынуждена арендовать электролабораторию у планового института (в центре города), а к началу 1935 г. в НИВИТе создали свою электротехническую лабораторию. «В настоящий момент наша лаборатория обладает пропускной способностью в 56 человек. Всего в лаборатории поставлено 20 работ (по программе нужно всего 13)»[4]. В лаборатории был установлен понижающий трансформатор, который, кроме учебных целей, использовался для снабжения электроэнергией двух учебных корпусов, позволял заряжать аккумуляторы для лаборатории СЦБ.

В феврале 1935 г. руководство вуза решило создать кабинет по военной дисциплине ВОСО, для чего «будет выделен один академический кабинет специальных дисциплин, который будет снабжен плакатами, макетами, литературой, радиоустановкой»[5]. Новый кабинет решили создать к XVII годовщине РККА.

На начало 1935 г. при кафедре «Проектирование и постройка железных дорог» (нач. В. Е. Еврейсков) был открыт кабинет, в котором имелось до-

---

[1] Кадры – транспорту. 1934. № 10 (78). 31 окт.

[2] *Пекарский Я*. Кафедра инженерной геологии и петрографии // Кадры – транспорту. 1934. № 11–12 (79–80). 7 нояб.

[3] Эксплуатационный факультет к 7 ноября // Там же.

[4] Открываем электротехническую лабораторию // Кадры – транспорту. 1935. № 8 (101). 23 февр.

[5] *Мельников*. Военный кабинет будет // Кадры – транспорту. 1935. № 7 (100). 17 февр.

вольно скромное оборудование, приборы, альбомы, схемы, макеты, литература. «Обеспечение кабинета литературой (новинки и работы исследовательского характера), – отмечалось в институтской газете, – ниже всякой критики. За 1934 г. по заявкам много не получено»[1]. На 1935 г. для кабинета было запланировано 5 000 р. на приобретение новых приборов.

В 1935 г. на строительство объектов НИВИТа было отпущено почти два миллиона рублей (1 920 тыс. р.), из них на отделку построенных учебных корпусов, общежитий и пристройки – 272 тыс. р.; на новое строительство общежития № 3 – 627 тыс. р., на благоустройство – 185 тыс. р., на окончание строительства столовой и гаража – 564 тыс. р.[2] На выделенные деньги основные объекты строительства должны быть закончены и сданы в эксплуатацию не позднее начала нового учебного года (т. е. до 1 сентября 1935 г.). Но в реальной практике вновь получилось иначе.

На первый квартал 1935 г. на переходящее строительство отпускалось всего 250 тыс. р. На 15 февраля строительство было обеспечено на 94 % гравием, на 44 % шлаком, на 5 % песком и камнем. Вообще отсутствовал кирпич и лесоматериалы, которые Сибкрайплан обещал отпустить подрядчику (Сибстройпути) только во втором квартале. Строительство реально находилось под угрозой срыва: «До сих пор не установлен размер капитального ремонта и не выявлены недоделки по корпусам. Это затрудняет финансирование участка через банк и не дает возможности заключить договор с институтом, а отсутствие проектов прямо-таки срывает работу»[3]. И через три месяца газета «Кадры – транспорту» печально констатировала: «На строительстве обломовская тишь»[4]. Через две недели теме строительства была посвящена новая критическая полоса – «Кто дал право срывать работу института?», в которой опубликованы следующие заметки: «Календарный план срыва строительства», «Приказы не выполняются», «Разговоров много, а нарядов нет», «О качестве и учете»[5].

Выполнение плановых заданий на 1 июля 1935 г. характеризовалось данными, представленными в табл. 20.

Таблица 20

Наименование объектов и работ	Ассигновано на 1935 г., р.	Готовность на 01.01.1935, %	Выполнение на 01.07.1935, %
Окончание недоделок постройки столовой	296 000	24	46,10
Окончание постройки гаража	36 000	77	97
Окончание постройки общежития № 1	23 000	97	97
Окончание постройки общежития № 2	23 000	97	97
Окончание постройки учебного корпуса № 1	138 000	93	93
Окончание постройки учебного корпуса № 2	88 000	94	95
Постройка общежития № 3	627 000	0	12
Благоустройство участка	180 000	25	6
Капитальный ремонт	74 000	–	26
Итого	1 485 000	–	–

[1] Кафедра «Проектирование железных дорог» // Кадры – транспорту. 1935. № 8 (101). 23 февр.
[2] Строительство под угрозой // Там же.
[3] Там же.
[4] На строительстве обломовская тишь // Кадры – транспорту. 1935. № 17 (110). 28 мая.
[5] Кто дал право срывать работу института // Кадры – транспорту. 1935. № 18 (111). 10 июня.

Неоднократные требования со стороны руководства института к начальнику строительного участка, в управление Сибстройпути по поводу усиления темпов строительства и качества выполненных работ оставались без ответа. Подрядчик, в свою очередь, тоже выдвигал ряд претензий в адрес дирекции НИВИТа по поводу задержки в предоставлении кредитов и фондовых материалов от НКПС, низкого качества проектных работ, несвоевременности высвобождения ряда помещений под отделку и ремонт, не соблюдения условий договора по обеспечению строительных рабочих жилой площадью и т. д.[1] Взаимные претензии явно не способствовали улучшению строительных дел.

В январе 1936 г. администрация НИВИТа назначила инженера И. П. Бронникова уполномоченным вуза по строительству, в обязанности которого вменили выявление причин, задерживающих окончание строительства, оказание подрядчику всесторонней помощи в экспертизе проектов, дополнительной мобилизации рабочей силы[2]. «Для оживления хода строительства, – писало руководство вуза, – необходимо крепкое вмешательство со стороны краевых организаций и НКПС»[3]. И эти просьбы наконец-то были услышаны наверху.

В октябре 1936 г. нарком путей сообщения Л. М. Каганович прислал личную телеграмму строителям НИВИТа, в которой прямо указал: «Между тем строительство объектов, порученных вам, протекает неудовлетворительно. Работы ведутся не концентрированно, не организованно. Велики простои рабочих. Нормы выработки многими рабочими не выполняются. Установленного снижения себестоимости строительства не выполнено»[4]. Нарком путей сообщения призвал строителей ускорить темпы и качество своей работы: «Иначе вы и весь ваш коллектив можете оказаться срывщиками плана железнодорожного строительства, данного партией и правительством». И строители пообещали «железному» наркому ответить делом – «сдать в полном порядке в эксплуатацию общежитие № 3 и пустить студентов НИВИТа в хорошее помещение»[5]. Институтская газета «Кадры – транспорту» под лозунгом «Сталинский нарком транспорта тов. Каганович зовет строителей показать подлинно стахановскую производительность и темпы» посвятили целую полосу проблемам стройки. В плане капитальных вложений по ЦОПКадру НКПС для НИВИТа на 1936 г. выделялось 1 526 тыс. р., из них 908 тыс. – на достройку общежития, 348 тыс. – на достройку учебных зданий, благоустройство, 270 тыс. – на приобретение оборудования[6].

Ссуду на оборудование лабораторий и кабинетов в 1936 г. НИВИТ получил с большим опозданием. Только в июне ЦОПКадры НКПС утвердили для вуза смету в сумме 148 278 р. 20 к.[7] На 1 июля 1936 г. в НИВИТе числились

---

[1] *Матюнин*. Строительство НИВИТа // Кадры – транспорту. 1935. № 21 (115). 6 сент.

[2] Приказ по НИВИТу № 20 от 26.01.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 24.

[3] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 22.

[4] Телеграмма тов. Л. М. Кагановича прорабу и стахановцам стройки 3-го общежития НИВИТа // Кадры – транспорту. 1936. № 3. 10 окт.

[5] Стахановцы стройки 3-го общежития НИВИТа делом отвечают на призыв народного комиссара путей сообщения // Там же.

[6] Приказ народного комиссара путей сообщения СССР № 54/а от 05 апреля 1936 г. «О плане капвложений по ЦОПКадру на 1936 г.» // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 21. Л. 6.

[7] Отчет о работе Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта имени пятнадцатилетия Октября за 1935/36 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 16. Л. 10.

на балансе 10 лабораторий и 25 кабинетов[1] (прил. 9). Определенную информацию о планах развития кафедр, оборудованию лабораторий и кабинетов на текущий год можно получить из текста договора социалистического соревнования между Новосибирским институтом военных инженеров железнодорожного транспорта и Томским электромеханическим институтом инженеров транспорта (ТЭМИИТ). В частности, в механической лаборатории НИВИТа планировали приобретение пресса Гагарина, установку универсальной машины (разрыв, изгиб, сжатие) на 5 т[2]. Лаборатория СЦБ и связи запланировала пополниться аппаратом диспетчерской централизации на 15 мест (полный комплект), двенадцати- и четырехточковыми блок-аппаратами, телеграфным аппаратом системы «Бодо». Агрегат насосной установки предполагался для гидравлической лаборатории. Кабинету «Изыскания и проектирования» требовались электрический сейсмограф и к нему осциллограф, а кабинет «Пути» включил в договор пункт о приобретении модели путеизмерительного вагона Долгова, модель и схему передвижной электростанции с дополнительным прибором. Электротехническая лаборатория должна была пополниться машинами постоянного и переменного тока, а в учебные мастерские запланировали приобрести токарный и фрезерный станки, пневматический молот[3].

В этот год библиотека была переведена во вновь отстроенное помещение. Она заняла девять комнат, среди которых читальный зал вместимостью до 200 чел., кабинет для работы научных работников, три комнаты – книгохранилище, абонементные комнаты. Тем не менее в библиотеке сразу же стал «ощущаться недостаток помещения для книгохранилища»[4]. Это объяснялось тем, что при проектировании и строительстве помещения не был предусмотрен бурный рост библиотеки. А ведь только в конце 1935 г. НИВИТ получил сразу более 40 тыс. экз. книг из расформированного Омского института.

В годовом отчете института за 1935/36 учеб. г. отмечалось, что «не удовлетворяют в должной мере для учебного педагогического процесса кабинеты кафедр: архитектуры, проектирования железных дорог, гидравлики, теплотехники, конструкций, подвижного состава и кабинет эксплуатации железных дорог»[5]. При этом в отчете подчеркивалось: «Несмотря на все еще слабое оборудование, кабинеты и лаборатории завоевывают все большую и большую массу слушателей для работы в них не только для проработки текущего учебного материала, но и для научно-исследовательской работы».

В сентябре 1936 г. в НИВИТе ввели в эксплуатацию кабинет связи, укомплектованный новым оборудованием. Теперь слушатели института могли осваивать буквенный аппарат системы Шорина для передачи телеграмм, использовать универсальный ключ системы Булата для вызова диспетчером всех станций на участке, он же употреблялся на железной дороге для линейной путевой связи. В кабинете было установлено автоматическое реле, через которое сигнализация

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 16. Л. 10 об.

[2] Договор социалистического соревнования между Новосибирским институтом военных инженеров железнодорожного транспорта и Томским электромеханическим институтом инженеров железнодорожного транспорта // Кадры – транспорту. 1936. № 5 (130). 24 янв.

[3] Там же.

[4] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 16. Л. 11.

[5] Там же.

запитывалась электрическим током[1]. На заседании учебного совета 1 ноября 1936 г. начальник вуза Н. И. Матвеев с сожалением говорил, что в институте пока нет еще кабинетов по электрификации железных дорог, организации постройки железных дорог, подвижного состава и тяги[2].

В 1937 г. в НИВИТе актуализировали вопрос об оборудовании кабинетов. В январском номере газеты опубликована критическая статья по кабинету иностранных языков: «Как только открываешь дверь кабинета иностранных языков (ауд. 217), сразу видишь неприглядную картину: в углу лежат сваленные в кучу таблицы правил немецкого языка, в стенах торчат длинные гвозди и на некоторых болтаются на шпагате таблички; ряд парт и несколько табуреток – вот и все, чем располагает кабинет иностранных языков»[3]. За безобразное состояние кабинета «досталось» начальнику кафедры А. Г. Витте и учебному отделу института.

Проверка кабинета «Железные дороги» показала, что «там можно встретить рельсы старых типов, стыки с четырехдырными накладками, разборную крестовину старого типа и ряд других моделей, напоминающих о далеком прошлом, а новых моделей, необходимых для наглядного закрепления теоретического материала, нет»[4]. Отсюда и неудовлетворительные результаты обучения по профилирующей дисциплине – сделал вывод автор статьи А. Рамзаев. Вина за неудовлетворительное состояние кабинета была возложена на начальника кафедры С. Ф. Мацкевича, который, имея в бюджете 50 тыс. р. на оборудование кабинета, только в середине апреля оформил заказ на изготовление моделей для кабинета.

Позднее редакция газеты растиражировала инициативу преподавателей кафедры геологии, которые проявили творческий подход при комплектовании своего кабинета. Они решили напрямую обратиться к слушателям: «Сейчас организуется группа слушателей для похода на Алтай, в места с исключительным природным богатством, где можно достать для кабинета массу образцов пород минерального происхождения, с описанием места взятия его, можно привезти фотоснимки с кратким физико-географическим описанием и т. д.»[5]. Они попросили слушателей и преподавателей НИВИТа в период летнего отпуска, экскурсий, походов найти возможность для пополнения кабинета геологии новыми коллекциями экспонатов.

В мартовском номере газеты «Кадры – транспорту» размещена информация о лаборатории при кафедре «СЦБ и связи», которая по праву стала одной из лучших лабораторий нашего вуза. Ее главной гордостью стала действующая модель, установленная вдоль всей стены, наглядно демонстрирующая современную железную дорогу с автоблокировкой. Рядом расположена электроцентрализация, связанная через световое табло с макетом путей станции[6]. Другая часть лаборатории вмещает установки всех видов связи от телефона МБ до новейших систем коммутаторов дальней связи и буквопечатающих телеграфных аппаратов. Дальней-

---

[1] Кабинет связи // Кадры – транспорту. 1936. № 5. 29 окт.

[2] *Матвеев Н. И.* Доклад на заседании учебного совета НИВИТа 01.11.1936 «О реализации Новосибирским институтом военных инженеров железнодорожного транспорта постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) "О работе высшей школы"» // Кадры – транспорту. 1936. № 8 (143). 21 нояб.

[3] *Раздольный И.* О кабинете иностранных языков // Кадры – транспорту. 1937. № 1 (147). 1 янв.

[4] *Рамзаев А.* О кафедре «Железные дороги» // Кадры – транспорту. 1937. № 13 (159). 2 апр.

[5] *Осипова*. Оборудовать кабинет геологии // Кадры – транспорту. 1937. № 20 (166). 10 июня.

[6] *Лапунов И.* Образцовая лаборатория // Кадры – транспорту. 1939. № 15 (232). 29 марта.

шие планы развития лаборатории, отмечал автор И. Лапунов, тормозятся отсутствием площадей для размещения новых установок и оборудования.

В начале 1937 г. для разработки планового задания на проектирование развития института в НИВИТе была организована бригада из 16 чел. под руководством д-ра техн. наук, проф. Н. М. Абрамова[1]. Работу по составлению планового задания надлежало выполнить до 1 марта. Впоследствии плановое задание было рассмотрено и одобрено вышестоящими органами, утверждено в НКПС. «Это создает полную ясность, – писало руководство НИВИТа, – в деле оснащения Института первоклассной технической базой и является решительным шагом в деле полного приведения в порядок учебных зданий, общежитий и ликвидации последствий вредительства по строительству Института»[2]. В марте 1937 г., в связи с окончанием работ по ограждению территории института, был введен пропускной режим: «Доступ на территорию НИВИТа и выход из нее производится только через контрольную будку, установленную у ворот, выходящих на угол ул. Д. Ковальчук и Красного проспекта»[3].

Рейды «легкой кавалерии» (комитет комсомола) накануне 1937/38 учеб. г. выявили существенные недоделки строителей и явную беспечность институтских хозяйственников в подготовке помещений к новому учебному году. «В учебном корпусе окраску полов начали только сейчас, – писала газета "Кадры – транспорту", – когда съехавшиеся слушатели беспрерывно ходят по коридорам. Эту работу можно было сделать заблаговременно, когда никого не было»[4]. И далее в статье перечислено следующее: в общежитии № 1 на третьем, четвертом и пятом этажах нет наливных умывальников, уборные не работают, мусорных ящиков нет. В общежитии № 2 на пятом этаже нет урн, умывальников, нет лампочек в коридорах. На третьем этаже не закончена электрическая проводка. Пожарные краны не имеют шлангов, уборные загрязнены строительным мусором, умывальники превращены в кладовые. В общежитии № 3 в большинстве комнат окна разбиты, оконные переплеты так перекошены, что половину окон нельзя закрыть. Двери тоже процентов на 10–15 перекошены, крыша протекает во многих местах, стены комнат побелены плохо, полы так неумело покрашены, что краска почти во всех комнатах уже стерлась, выключатели во многих комнатах сломаны. «Все эти недостатки говорят о том, – резюмировали проверяющие, что наши хозяйственники и строители тт. Ульянов и Кучин проявили недопустимую неразворотливость при подготовке к новому учебному году»[5].

И тем не менее 1937/38 учеб. г. оказался наиболее продуктивным с точки зрения развития учебно-материальной базы института. Лаборатория по испытанию материалов пополнилась рядом прессов и приборов – приобретена универсальная машина. Физическая лаборатория была оснащена приборами и аппаратурой по электричеству, механике и теплотехнике. Для кабинета подвижного состава и тяги поездов приобрели модель котла паровоза ФД, модели новых типов вагонов, а для кабинета железных дорог – инструменты,

[1] Приказ по НИВИТу № 22-а от 09.02.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 475.
[2] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 19.
[3] Приказ по НИВИТу № 39-б от 07.03.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 414.
[4] Помещения не готовы к новому учебному году // Кадры – транспорту. 1937. № 23 (169). 2 сент.
[5] Там же.

путевые шаблоны, скрепления, рельсовые стыки и т. д. Было расширено оборудование лаборатории СЦБ. По строительному производству и инженерным конструкциям также приобрели довольно много разнообразных моделей механизмов, машин, макетов, характеризующих новые способы строительных работ[1]. Заметно обновилось оформление в кабинете социально-экономических наук, военные кабинеты были пополнены моделями средств военных сообщений и вооружения. В течение учебного года открыты новые кабинеты: «Станции и узлы», «Электрические железные дороги».

В годовом отчете института записано: «Отпущенные ЦУУЗом на 1937 г. 333 тыс. р. на оборудование лабораторий и кабинетов затрачены полностью, согласно сметы, по прямому назначению. Средства не распылялись, а были использованы на обеспечение оборудованием важнейших лабораторий и кабинетов»[2]. В планах на 1938 г. стояли приобретение путевой машины, путеукладчика, диспетчерская централизация, дальнейшее оборудование кабинета военных сообщений. Электротехническая лаборатория запланировала в ближайшие два года получить измерительные приборы 1-го класса точности, трехфазный генератор переменного тока мощностью в 75 киловатт, напряжением 400/230 вольт с первичным двигателем – двухтактным бескомпрессорным дизелем мощностью в 105 лошадиных сил[3].

В плане капитального строительства в 1938 г. медленными темпами велись работы в профессорском доме (кладка пятого этажа, монтаж отопления, изготовление окон, дверей, ступеней), строительство бани-прачечной долго сдерживалось отсутствием проекта[4]. Анализ приказов по производственным вопросам показал, что в пылу борьбы с врагами народа в 1937/38 учеб. г. администрация вуза оставила без должного внимания проблемы строительства, это же касалось редакции институтской газеты «Кадры – транспорту» – в течение года ни одной критической статьи, ни одной заметки.

По смете 1938 г. на капитальный ремонт институту отпустили 150 тыс. р. и 80 тыс. на текущий ремонт. «В свое время, – в очередной раз сообщало руководство вуза, – здания НИВИТа построены безобразно, вредительски, не сданы в эксплуатацию в установленном порядке, с большими недоделками. Поэтому для приведения зданий в порядок отпущенных средств крайне недостаточно»[5]. В силу этого выделенные средства концентрировались на важнейших, решающих объектах: лекционных аудиториях, дипломных кабинетах, столовой, клубе, профессорской комнате. Основные работы по ремонту общежитий – заделка и остекление окон, дверей и т. д.

Новый 1938/39 учеб. г. НИВИТ встретил с теми же строительными (хозяйственными) проблемами, что были и в предыдущие годы. «Неприглядную картину создают голые стены в лекториях, облезлые разношерстные столы и

---

[1] Отчет НИВИТа по учебно-методической работе за 1937/38 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 1-2.

[2] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 2.

[3] *Муретов Д*. Электротехническая лаборатория в этом учебном году // Кадры – транспорту. 1938. № 20 (206). 21 окт.

[4] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 19.

[5] Там же.

табуретки, некрашеные двери и полы. Многие лаборатории и кабинеты учебного корпуса остались такими, какими были и в прошлом году»[1]. В ряде аудиторий не устранили протекание крыши, кое-где отстала штукатурка, не переоборудовано освещение в чертежных кабинетах.

В 1938/39 учеб. г. институт приобрел новое капитальное оборудование: централизованную диспетчерскую, балластер системы инженера Н. П. Бизяева, экскаватор, пресс 200 т, макет тяговой подстанции, ленточный транспортер, макет станции и ряд другого оборудования[2]. В то же время в годовом отчете было написано следующее: «Из-за недостатка помещений ряд хорошо оборудованных лабораторий и кабинетов находятся в стесненных условиях, превращаясь в склады, вследствие чего оборудование их полностью не используется. Нет лаборатории по "Гидравлике", "Теплотехнике", и практические работы по этим дисциплинам приходится проводить без лабораторных работ»[3]. Далее в отчете подчеркивалось, что лекционные залы, кроме одного, не удовлетворяют требованиям ведения учебного процесса, представляя собой длинные, узкие коридоры без акустических качеств. Требуется форсированное строительство нового лабораторного корпуса.

В ноябре 1938 г. начальник кафедры «Детали зданий» И. Т. Воронов информировал редакцию газеты «Кадры – транспорту», что в Москве принято положительное решение по поводу расширения материально-производственной базы вуза. Наркомат путей сообщения поручил ЦУУЗу проработать вопрос о проектировании ряда новых учебно-производственных зданий (лабораторный корпус, теплотехническая лаборатория, опытная железнодорожная ветка нормальной колеи на участке института и др.), а также отдельных вспомогательных и бытовых зданий (общежития, поликлиники, клуба, стадиона, столовой, центральной котельной). Строительство лабораторного корпуса – самого крупного здания института – будет начато уже с весны будущего года. Здание будет располагаться на углу нашего участка: одним крылом вытянется по ул. Д. Ковальчук, а другим – под прямым углом по Красному проспекту»[4]. Приказом по институту выполнение технического проекта и рабочих чертежей центральной котельной было возложено на стройгруппу НИВИТа. Начальнику стройгруппы А. Д. Кучину поручалось привлечь опытных работников, составить график работ с расчетом окончания проекта и рабочих чертежей до 5 декабря 1938 г. В приказе рекомендовалось «использовать имеющееся проектное задание, представленное Архитектурной мастерской Моссовета с учетом пристройки учебных мастерских»[5].

В 1938/39 учеб. г. лучшей была признана лаборатория СЦБ и связи. В газетной заметке «Образцовая лаборатория» писалось: «Специально действующая модель, установленная вдоль всей стены, наглядно демонстрирует современную железную дорогу с автоблокировкой. Рядом расположена электросигнализация, связанная через световое табло с макетом путей станции. Наглядно показана история развития управления движением поездов, начиная от электрожезловой

[1] *Приймак П.* О подготовке к учебному году // Кадры – транспорту. 1938. № 27 (213). 1 дек.
[2] Отчет о работе Новосибирского института военных инженеров желелезнодорожного транспорта за 1938/39 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 11.
[3] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 29 об.
[4] *Воронов.* Строительство лабораторного корпуса // Кадры – транспорту. 1938. № 23 (209). 14 нояб.
[5] Приказ по НИВИТу № 370 от 17.10.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 77.

системы и кончая диспетчерской сигнализацией, которая в настоящее время установлена на Ленинской дороге»[1].

Нехватка учебных площадей сильно отражалась на организации учебного процесса в институте. И выход был найден. Летом 1939 г. началось постепенное освоение учебного корпуса № 2, на фронтоне которого гордо красовалась надпись «ИНСТИТУТ ВОЕННЫХ ИНЖЕНЕРОВ Ж.Д. ТРАНСПОРТА имени 15-летия ОКТЯБРЯ». Так как учебный корпус № 2 еще официально не сдали в эксплуатацию, то это породило немало сложностей и проблем как для строителей, так и для вуза. «Хуже всего обстоят дела с кабинетами и лабораториями, – писала газета «Кадры – транспорту», – переброшенными из первого учебного корпуса во второй. Так, например, свалены на пол все инструменты геодезической лаборатории, до полного оборудования которой еще далеко»[2]. Газета критически высказалась в адрес учебной части института, которая распорядилась «перебросить» в аудиторию 267 наглядные пособия кабинета железных дорог. Здесь полный хаос: «вместе со столами, стульями в различных положениях лежат очень ценные и необходимые макеты железнодорожного пути»[3]. Суровая критика прозвучала по поводу фотолаборатории, которая «к нынешнему учебному году не подготовлена, аппаратура запущена. Поэтому качество снимков получается плохое, много портится материала, основная работа выполняется между делом и по дорогой цене. Фотолаборатория превратилась в коммерческое предприятие»[4].

Для предварительной приемки от подрядчика трех секций профкорпуса (учебный корпус № 2) на 31 октября 1939 г. была назначена комиссия в составе 11 чел., которая, установив много нарушений и недостатков, рекомендовала руководству вуза воздержаться от подписания акта и предложить строителям устранить серьезные недоделки[5]. Начальник НИВИТа Н. И. Матвеев доложил об этом в Москву. Приказом Наркомата путей сообщения от 30.01.1940 и распоряжением ЦУУЗа НКПС руководителю института приказали принять в эксплуатацию новый учебный корпус после устранения строителями грубых нарушений[6]. Следует заметить, что с этого момента вопросы капитального строительства в ежегодных отчетах института больше не поднимались.

В 1940 г. администрация вуза основное внимание акцентировала на качестве ремонта зданий и помещений. «Хороших результатов к пятой годовщине стахановского движения, – писали «Кадры – транспорту», – добилась бригада маляров тов. Шубина. Производительность бригады 130 %, качество работы хорошее. Бригада брала обязательства покрасить сверх плана 60 оконных просветов и это обязательство она выполнила»[7]. В этом же номере газеты докладывалось, что звено столяров П. А. Полонского встречает юбилей «высокой производительностью и хорошим качеством работы. В звене нет брака. В августе выработка достигла 230 %». Но вскоре выяснилось, что руководители хозчасти «позабыли… отремонтировать целое огромное здание –

[1] *Лапунов И.* Образцовая лаборатория // Кадры – транспорту. 1939. № 15 (232). 29 марта.
[2] Кабинеты и лаборатории // Кадры – транспорту. 1939. № 27 (244). 25 авг.
[3] Там же.
[4] Работа фотолаборатории // Кадры – транспорту. 1939. № 33 (250). 5 окт.
[5] Приказ по НИВИТу № 389 от 31.10.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 61.
[6] Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 72. Л. 39.
[7] *Долонин*. Лучшие бригады по ремонту зданий // Кадры – транспорту. 1940. № 28 (292). 28 авг.

второе общежитие, в котором размещены слушатели курсов комсостава и факультета "Мосты". Там же проживает и ряд преподавателей»[1]. И вот в начале учебного года, когда слушатели должны усердно заниматься учебой, хозяйственники решили исправить положение и «во втором общежитии начали выламывать двери, стены, сломаны уборные сразу на всех пяти этажах! Целыми днями на протяжении уже месяца общежитие из места отдыха и учебы волею тт. Кучина и Долонина превратилось в строительную площадку. Сам ремонт идет бесконтрольно, без всякого плана. Никто не знает, когда он должен закончиться»[2]. Такая ситуация в вузе, который призван готовить профессиональных инженеров-строителей, самым пагубным образом отражалась как на процессе учебы, настроениях слушателей, так и на всем состоянии морально-воспитательной работы.

В сентябре 1940 г. коллектив текстильщиков Глуховского хлопчатобумажного комбината опубликовал обращение к коллективам всех промышленных предприятий страны об организации при каждом предприятии подсобных овощно-молочных хозяйств. Собственное подсобное хозяйство, которое обычно называли фермой, НИВИТ завел еще в 1935 г. Располагалась оно на пустырях, напротив городского аэродрома: «У привольно разросшихся там кустарников было отвоевано более 70 гектаров плодородной земли»[3]. Вся овощная и мясомолочная продукция фермы сдавалась в столовую института. После «разгрома» отдела питания в 1937 г. о подсобном хозяйстве все «позабыли». В 1939 г. с подсобного хозяйства было получено овощной и мясомолочной продукции на 43 тыс. р.[4] В апреле 1940 г. партком института заслушал доклад вновь назначенного начальника сельхозфермы М. И. Мокровицкого и принял ряд решений о дальнейшем развитии подсобного хозяйства. В 1940 г. объем продукции с подсобного хозяйства увеличился до 73 тыс. р. «И в этом большую помощь нам оказали слушатели и работники нашего института, – докладывал начальник подсобного хозяйства. Они провели прополку овощей и деятельно участвовали во всех летних работах. Уборочная кампания была закончена за 13 рабочих дней, картофель выкопан, просушен и засыпан в овощехранилище»[5]. В целях увеличения сельхозпродукции с подсобного хозяйства руководство института поддержало предложения М. И. Мокровицкого о строительстве новой теплицы, расширении откормочного поголовья свиней до 30–40 голов и 15 голов крупного рогатого скота. Через некоторое время, в суровые годы войны, эти предложения с благодарностью будут оценены всеми нивитовцами.

В конце 1940 г. остро встал вопрос о приемке профкорпуса. Начальнику стройгруппы НИВИТа А. Д. Кучину объявили выговор за невыполнение распоряжения начальника института «о немедленном выполнении приказа наркома путей сообщения от 30.01.1940 и распоряжения ЦУУЗа о приеме нового профкорпуса»[6]. Начальнику стройгруппы приказывалось к 10 декабря 1940 г. организовать приемку профкорпуса, «а в случае невыполнения приказа привлечь к более суровой ответственности». В начале 1941 г. на баланс института

[1] Кто несет ответственность за ремонт? // Кадры – транспорту. 1940. № 40 (304). 20 нояб.
[2] Там же.
[3] Полвека в пути… С. 30.
[4] *Мокровицкий*. Серьезней руководить подсобным хозяйством // Кадры – транспорту. 1940. № 41 (305). 27 нояб.
[5] Там же.
[6] Приказ по НИВИТу № 388 от 07.12.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 72. Л. 39.

принята баня: «Баню института полагать с 10 января 1941 г. законченной строительством и сданной в эксплуатацию»[1]. Для обслуживания бани-прачечной был утвержден штат из 17 чел., назначен заведующий – М. Ф. Долонин.

И последний предвоенный приказ, касающийся вопросов строительства, от 30 апреля 1941 г. гласил: «Вследствие окончания капитального строительства по институту приказываю стройгруппу с 1/V ликвидировать»[2]. Прорабом института по капитальному ремонту был назначен слушатель-выпускник Н. И. Воинов, которому разрешили посещение института по свободному расписанию для завершения работ по дипломному проекту.

Таким образом, все первые годы, вплоть до начала войны, НИВИТ непрерывно строился. С одной стороны, ощущение постоянной стройки радовало перспективой развития института, с другой стороны, постоянная строительная площадка в учебных корпусах, общежитиях реально создавала много проблем и неудобств как для слушателей и преподавателей, так и для руководства вуза. Об этом писалось ежегодно в отчетах института, в письмах и обращениях в вышестоящие органы власти. С большими «проблемами» к 1941 г. были построены и сданы в эксплуатацию учебные корпуса № 1 и 2, здания библиотеки и столовой, три общежития, два жилых (профессорских) дома, баня[3].

В ноябре 1941 г., по распоряжению местных органов власти, почти все эти помещения пришлось в «добровольно-принудительном» порядке передать эвакуированному Красногорскому оптико-механическому заводу № 69 (впоследствии завод им. В. И. Ленина)[4]. НИВИТу выделили два этажа в центре города – в здании треста «Кузбассуголь» (*ныне ул*. *Советская*, *18*). В суровое военное время, на ограниченных площадях и в неприспособленных помещениях, вузу пришлось заново создавать надлежащие условия для обеспечения учебного и воспитательного процесса.

[1] Приказ по НИВИТу № 18 от 11.01.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 107. Л. 12.
[2] Приказ по НИВИТу № 133 от 30.04.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 107. Л. 86.
[3] Тридцатилетие Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. С. 7.
[4] Подробнее об этом: *Добровольский А. В.*, *Манаков А. Л.* НИВИТ военного времени. С. 9.

ГЛАВА 11
Зарождение славных традиций НИВИТа – НИИЖТа – СГУПСа

В 1930-е гг. в НИВИТе были заложены славные традиции, которые всемерно поддерживались, развивались и развиваются его наследниками – Новосибирским институтом инженеров железнодорожного транспорта (НИИЖТ), современным Сибирским государственным университетом путей сообщения (СГУПС). Самой знаменитой традицией нашего вуза является **оборонно-спортивная эстафета**, которая недавно перешагнула рубеж своего 80-летия.

Первая оборонно-спортивная эстафета, положившая начало знаменитой «оборонке» НИВИТа – НИИЖТа – СГУПСа, состоялась 24 марта 1939 г. Накануне в институтской газете «Кадры – транспорту» было написано: «По инициативе комитета ВЛКСМ, добровольных обществ "Осоавиахим" и "Локомотив", в честь XVIII съезда партии, 24 марта будет проведена оборонно-спортивная эстафета на розыгрыш "Оборонно-спортивного кубка НИВИТа"»[1]. Там же отмечалось, что в эстафету входят: ходьба на лыжах в противогазе, патрули, стрельба, метание гранаты, переноска раненого, оказание первой помощи, бег и т. д. Согласно положению, каждый курс должен был выставить команду из 12 слушателей (девяти мужчин и трех женщин). Команда-победительница получала право рапортовать начальнику института об итогах академической успеваемости и оборонно-спортивной работе на курсе, получала на год звание чемпиона института и переходящий оборонно-спортивный кубок НИВИТа. «Задача каждого курса, – писал член комитета комсомола В. Н. Шахматов, – организовать работу так, чтобы прийти к эстафете с лучшими показателями по академике и по оборонно-спортивной работе, добиться звания чемпиона и получить "Оборонно-спортивный кубок НИВИТа"»[2]. К сожалению, протоколов первой «оборонки» не сохранилось. В отчете Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта за 1938/39 учеб. г. это мероприятие отмечено лишь одним предложением: «проведена военизированная эстафета с охватом до 300 человек»[3]. А вот заявление комсомольского вожака, что в дальнейшем эстафета по розыгрышу оборонно-спортивного кубка будет проводиться каждый год, оказалось пророческим. В марте 1939 г. состоялась первая оборонно-спортивная эстафета, которая стала традиционной и проводится до настоящего времени.

Вторая оборонно-спортивная эстафета состоялась 18 марта 1940 г. Восемь команд оспаривали чемпионское право[4]. Первой финишировала команда II курса факультета «Движение» – прошлогодний чемпион института, второй пришла команда III курса факультета «Путь». При подведении итогов «первое

[1] Кадры – транспорту. 1939. № 14 (231). 18 марта.
[2] Там же.
[3] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 23 об.
[4] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 18.

место было присуждено команде III курса "Пути", набравшей наименьшее количество штрафных очков»[1]. К сожалению, не сохранились для нас и протоколы второй оборонно-спортивной эстафеты. Но благодаря воспоминаниям члена комитета комсомола института, ответственного за спортивную работу В. Н. Шахматова, можно констатировать, что наилучшую организацию в подготовке к эстафете продемонстрировала команда II курса факультета «Движение», хорошую организованность показали команды II и III курсов факультета «Путь». В то же время он указывал на то, что команда I курса факультета «Движение» потеряла эстафетную палочку; команда IV курса факультета «Движение» не подготовила винтовку для стрельбы, чем «провалила» общий результат; команда III курса факультета «Движение» из-за беспечности капитана команды и представителя курса не подготовила спортинвентарь и «позорно провела 5 (лыжный) этап» и, имея все шансы на первенство, в итоге заняла лишь четвертое место. Шахматов категорически заявил, что «многие курсовые бюро ВЛКСМ не занимались подготовкой к эстафете. Так IV курс "Пути", имея неплохих спортсменов, не выставил команду для участия в эстафете. В будущем году к проведению традиционной эстафеты курсовые организации должны подойти гораздо лучше, чтобы не повторить недостатков, имевших место в эстафете этого года»[2]. Руководство вуза по достоинству оценило комсомольскую инициативу и в дальнейшем взяло дело в свои руки. Впоследствии вся ответственность за подготовку, организацию и проведение «оборонки» была возложена на кафедру физкультуры и кафедры военного профиля.

На старт третьей, предвоенной, оборонно-спортивной эстафеты 23 марта 1941 г. вышло 13 команд, а финишировали – 11. Первой на финише была команда V курса факультета «Путь» со временем 1 ч 26 мин 02 с; второй – команда III курса того же факультета (1 ч 26 мин 20 с), третьей пришла команда IV курса факультета «Движение» (1 ч 27 мин 21 с)[3]. Команда VI курса факультета «Путь» сошла с дистанции на первом этапе, V курс факультета «Движение» не смог одолеть 10-й этап.

В соответствии с положением об эстафете впервые места определялись по очкам: при определении первенства учитывалось общее время команды, результаты стрельбы и штрафные очки. Так, по стрельбе 1-е место занял слушатель В. Шахматов – 82 очка (факультет «Движение»), 2-е место – слушатель Н. Кузнецов – 79 очков (III курс факультета «Путь»). Стрелок команды V курса факультета «Путь» выбил всего 38 очков, чем значительно снизил общий результат своей команды. В 13:00 ч состоялся институтский митинг, на котором были объявлены результаты эстафеты. Зачет получили шесть команд. 1-е место в оборонно-спортивной эстафете (1941 г.) заняла команда III курса факультета «Путь» (17 очков), 2-е место – IV курс факультета «Движение» (21 очко). Как писалось в институтской газете, капитан команды III курса факультета «Путь», слушатель А. Архипов, получая кубок, зачитал рапорт курса

[1] Традиции НИВИТа – НИИЖТа – СГУПСа. С. 9.
[2] Там же.
[3] Кадры – транспорту. 1941. № 14 (323). 3 апр.

командованию института[1]. На этом же митинге III курсу факультета «Постройка железных дорог и путевое хозяйство» было вручено переходящее Красное знамя за большие успехи и достижения в оборонно-массовой и физкультурной работе.

В последующие два года (1942–1943 гг.) оборонно-спортивная эстафета не проводилась. В первые военные годы проводить оборонку просто было не с кем. За первый военный 1941/42 учеб. г. НИВИТ отправил на фронт 616 своих слушателей. Так, в мае 1942 г., в связи с серьезными осложнениями на фронтах юго-западного направления, «буквально за четыре дня, с 18 по 22 число, НИВИТ снял с довольствия и проводил на фронт 412 слушателей I–III курсов»[2]. Во второй военный учебный год (1942/43) в ряды Красной армии призвали еще 353 слушателей»[3]. Всего за четыре военных года НИВИТ отправил на фронт 1 079 слушателей, 49 преподавателей и сотрудников института. Возобновили «оборонку» 19 марта 1944 г. И с тех пор ежегодно в 20-х числах марта команды курсов, факультетов выходили и выходят на знаменитую, теперь уже почти легендарную оборонно-спортивную эстафету.

В середине 1930-х гг. в НИВИТе зарождается традиция организации и проведения лыжных **агитпоходов**[4]. В начале в них преобладала физкультурная составляющая, но потом больше внимания стало уделяться агитационно-пропагандистской работе. Первые лыжные агитпоходы были совершены на зимних каникулах 1936 г. Первыми 25 января стартовала команда девушек по маршруту Новосибирск – Красноярск. В историю он вошел как лыжный пробег имени X съезда ВЛКСМ. Пять лыжниц (Г. Короткова, М. Голубева, Е. Ботвинская, Е. Мечик, Н. Головкина) решили за 15 ходовых дней преодолеть дистанцию в 763 км. Провожать девушек вышел весь НИВИТ. На митинге и. о. начальника института В. М. Шишковский сказал: «Сегодня мы даем старт группе лучших физкультурниц института, группе смельчаков девушек-слушательниц, стартующих в длительный, сопряженный с немалыми трудностями, лыжный переход… Сегодня у нас стартует 5 девушек. Кто возьмет на себя смелость утверждать, что завтра мы не будем стартовать пробегу в два раза большему по своему размаху»[5]. Перед участниками пробега были поставлены следующие задачи: «1. Ознакомиться с ходом подготовки низовых комсомольских организаций Томской железной дороги по маршруту к X съезду ВЛКСМ, с реализацией ими решений ЦК ВЛКСМ и его XI Пленума в вопросах воспитательной работы, работы среди детей и женской молодежи. 2. Ознакомиться с разворотом организационной и практической работы физкультурного общества "Локомотив". 3. Познакомить рабочих и колхозников на остановочных пунктах маршрута с размахом стахановского движения на Томской железной дороге и передать опыт лучших»[6]. Отчет о женском лыжном пробеге занял целую полосу газеты «Кадры – транспорту» за 23 февраля 1936 г. Командир пробега

[1] Кадры – транспорту. 1941. № 14 (323). 3 апр.
[2] *Добровольский А. В.* Из истории нашего вуза… С. 75.
[3] *Добровольский А. В.*, *Манаков А. Л.* НИВИТ военного времени. С. 75.
[4] Тридцатилетие Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. Новосибирск, 1962. С. 25.
[5] Счастливого пути, дорогие товарищи! // Кадры – транспорту. 1936. № 6 (132). 26 янв.
[6] Задачи пробега // Там же.

Г. Короткова написала об общих итогах, а М. Голубева рассказала о проделанной агитационной работе: «Почти на каждой трехкилометровой дистанции мы встречались с рабочими бригадами, рассказывали им цель перехода, разъясняли приказ Л. М. Кагановича от 21 января 1936 г., отвечали на все интересующие вопросы, и тут же раздавали экземпляры приказа Наркома и книги "По пути Петра Кривоноса"»[1].

А 29 января 1936 г. в Бийске начался поход группы лыжников НИВИТа по Чуйскому тракту (Бийск – Семипалатинск). По пути следования, как докладывал командир А. Алексеев, «мы проводили массовую работу. Беседы проводились главным образом по вопросам развертывания стахановского движения, о подарках к X съезду комсомола в виде работы над моделями машин, шефства над молодняком скота и т. д.»[2]. Поход успешно завершился 27 февраля в Семипалатинске[3].

Летом 1936 г. начальник НИВИТа В. М. Шишковский поддержал инициативу слушателей о проведении спортивно-туристического шлюпочного похода, впоследствии получившего название «По пути сталинской ссылки». Вот как рассказывал об этой затее один из участников Павел Семешко: «На нашем факультете курсом ниже учился Якушев, внук знаменитого сибирского партизана, мы с ним дружили. Однажды он предложил мне принять участие в походе с группой ребят с факультета движения и грузовой работы. Мы связались с историческим отделом крайкома ВКП(б), наша затея обрела официальный статус…»[4]. Группа слушателей (6 чел.)[5] наметила поход по Туруханскому краю с целью изучения деятельности И. В. Сталина в сибирской ссылке, а также «сбора материалов по истории Гражданской войны, изучения вопросов оборонного значения»[6]. Командиру похода А. Тосетову (слушатель эксплуатационного факультета) поручалось обеспечить подготовку материально-технической части будущего мероприятия, под личную ответственность доверялось боевое оружие (3 винтовки и 120 шт. патронов), информационно-пропагандистские материалы. Путь по воде от Красноярска до Игарки участники похода прошли за 14 дней, проплывая в среднем по 160 км. «Мы собрали огромный материал по ссылке тов. Сталина, Свердлова, Петровского и др. Местные жители бывшего Туруханского края с удовольствием делились воспоминаниями о ссылке великих большевиков. Там мы сделали массу фотоснимков, характеризующих место ссылки. Все материалы по ссылке, а также жандармская переписка о тов. Сталине, Свердлове и других нами переданы в отдел Истпарта Крайкома»[7].

В 1937 г. практика организации лыжных агитпереходов получила дальнейшее развитие. В период зимних каникул (январь – февраль 1937 г.) был осуществлен переход по маршруту Новосибирск – Томск – Новосибирск[8]. За

---

[1] *Голубева М.* Наш подарок десятому съезду ВЛКСМ // Кадры – транспорту. 1937. № 8 (134). 23 февр.

[2] Письмо с Алтая // Кадры – транспорту. 1937. № 8 (134). 23 февр.

[3] *Алексеев.* Лыжный пробег Бийск – Семипалатинск завершен // Кадры – транспорту. 1937. № 9 (135). 2 марта.

[4] *Семешко П. Т.* Как рабочий человек стал инженером // Путевку в жизнь нам дал НИВИТ. С. 13.

[5] В составе группы А. Тосетов (командир), Н. Дощечкин, Якушин, П. Семешко, Шариков, Соболев. Подробнее об этом: Поход в Туруханский край // Кадры – транспорту. 1936. № 1. 25 сент.

[6] Приказ по НИВИТу № 108 от 10.06.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 102.

[7] *Тосетов А.* Поход в Туруханский край // Кадры – транспорту. 1936. № 1. 25 сент.

[8] Календарный план массовых мероприятий на зимний каникулярный период с 24 января по 6 февраля 1937 г. // Кадры – транспорту. 1937. № 3 (149). 22 янв.

шесть ходовых дней команда слушателей НИВИТа (И. Пыстин, В. Каширин, Б. Пономарев) прошла почти 500 км. Они доставили ТЭМИИТу вызов на социалистическое соревнование и 4 февраля успешно вернулись домой[1].

В ознаменование XX годовщины РККА в феврале 1938 г. 12 слушателей НИВИТа совершили лыжный переход по маршруту Новосибирск – Сталинск. За пять дней лыжники прошли 420 км в условиях суровой сибирской зимы. Команда побывала в селах Усть-Каменка, Макрушино, Печеркино, Трудармейская и г. Прокопьевске. По пути следования слушатели выступили с докладами о прошедшей сессии Верховного Совета СССР, о двадцатилетии РККА. В Сталинске была проведена товарищеская встреча по баскетболу с местной командой металлургов. «Этим походом наши лыжники показали, – писал командир перехода С. Гетман, – что НИВИТ готовит кадры физически здоровых и политически грамотных специалистов для железнодорожного транспорта»[2].

Целевые походы и выезды агитбригад стали проводить на регулярной основе. В период зимних каникул мужской вокальный ансамбль НИВИТа впервые выехал с концертами на Томскую железную дорогу и обслужил более 7,5 тыс. рабочих и служащих[3]. Таким образом, писал слушатель С. Прохоров, «наше культурное обслуживание и агитационная работа помогли заострить вопрос о поднятии трудовой дисциплины и развертывании социалистического соревнования, роста стахановского движения»[4]. Выполненная программа культурных мероприятий в период зимних каникул «получила высокую оценку ЦК Союза железнодорожников дорог Сибири и Дальнего Востока»[5].

Весной 1938 г. группа слушателей предложила совершить агитпоездку в подшефный колхоз, в котором они работали прошедшей осенью[6]. Пятого апреля 16 слушателей НИВИТа весь день провели в колхозе имени С. Орджоникидзе (с. Быково). Участники агитбригады вначале разошлись по домам и провели беседы с колхозниками о подготовке к будущему севу. Потом слушатели Шапиро и Г. Николаева, обобщив собранный материал, «выпустили стенгазету, в которой были намечены пути изжития недостатков в подготовке сева. Вечером был дан концерт художественной самодеятельности, а после концерта началась большая массовая часть: танцы, пляски, игры»[7].

В следующем учебном году в НИВИТе зародился новый почин «Свой отдых – на культурное обслуживание транспорта». Инициатива студенческой молодежи была поддержана политотделом Томской железной дороги и дорпрофсожем. Художественному коллективу НИВИТа впервые выделили специальный вагон. Вокальный ансамбль в составе 42 чел. под руководством Л. И. Бляхера отработал на железной дороге более двух недель (с 24 января по 6 февраля). За время поездки по маршруту Новокузнецк – Усяты – Белово – Топки – Кольчугино – Тайга – Болотное слушатели выступали не только в клубах, но и на разъездах, в депо, отдельных цехах. Как правило, культурная

[1] Кадры – транспорту. 1937. № 6 (152). 27 февр.
[2] *Гетман С.* Лыжный переход Новосибирск – Сталинск // Кадры – транспорту. 1938. № 8 (194). 23 февр.
[3] Тридцатилетие Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. С. 26.
[4] *Прохоров С.* Вокальный ансамбль НИВИТа // Кадры – транспорту. 1938. № 8 (194). 23 февр.
[5] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 17.
[6] Приказ по НИВИТу № 68-а от 05.04.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 44. Л. 242.
[7] Агитбригада НИВИТ в подшефном колхозе // Кадры – транспорту. 1938. № 14 (200). 15 апр.

часть программы служила заключением основной части работы, взятой на себя студенческим коллективом по разъяснению работникам железнодорожного транспорта постановлений правительства, ознакомление с приказами наркома Л. М. Кагановича об укреплении и поднятии дисциплины на транспорте. В программу выступления ансамбля были включены произведения классиков и современных советских композиторов: «Марш железнодорожников», «Песня машиниста», «Молодежная», русские народные песни, частушки «У озера Хасан»[1]. Для проверки эффективности работы агитбригад на линию даже выезжал секретарь парткома института Г. Г. Балабанов.

На этих же зимних каникулах (1939 г.) семь слушателей НИВИТа (А. Сазонов, И. Левашов, Г. Трушин, В. Понасенко, А. Архипов, В. Пастушенко, Б. Тверской) совершили агитпереход Новосибирск – Томск. В состав команды были отобраны только комсомольцы – отличники и ударники учебы[2]. Стартовали 25 января, финишировали в Томске 30 января. Основной целью агитпохода было «проведение разъяснительной работы среди линейных работников Томской железной дороги по постановлению ЦК ВКП(б), СНК СССР и ВЦСПС об упорядочении трудовой дисциплины, приказов наркома НКПС № 19, 20/с, демонстрация результатов физкультурной подготовки и разумное проведение разъяснительной работы»[3]. В своей агитационной работе слушатели придерживались пожелания руководства железной дороги об обслуживании рабочих в казармах и полуказармах, где они живут маленькими группами или даже в одиночку. «Мы проводили беседы с рабочими, – докладывал капитан похода А. Сазонов, – и они остались очень довольны. Беседы иногда длились по 3–4 ч. Путейцы интересовались различными вопросами: о международном положении, о постановлениях правительства по укреплению трудовой дисциплины, о работе железнодорожного транспорта, техникой и т. д. Везде нам оказывался радушный прием»[4]. В ходе бесед слушатели выясняли актуальные проблемы и производственные неполадки, перечень которых потом передали руководству Томской железной дороги. Так, на девятом отделении третьего околотка 3-й дистанции пути рабочие жаловались на недостаток инструментов, за которыми иногда приходится бегать в соседний колхоз. Там же не выдают на месте зарплату, за получением которой всем приходится ходить за 10–12 км. На 24-й дистанции 53-го км дорожный мастер рассказал, что покилометрового запаса рельс нет, скрепления поставляют облегченного типа. Приказы наркома о премировании за обнаружение лопнувшего рельса не выполняются. И как сообщали участники агитпохода, очень плохо обстоит дело с оборудованием красных уголков. «Мы пришли в казарму на 11-й км Томской ветки и зашли в красный уголок, но увидели там один стол и скамьи – ни книг, ни газет, ни радио не имеется»[5]. Участники лыжного перехода Новосибирск – Томск предложили практиковать студенческие пробеги с более короткой дистанцией, со сплошным охватом агитработой всех путевых будок, казарм и

[1] *Кашинцев К.* Свой отдых – на культурное обслуживание транспорта // Кадры – транспорту. 1939. № 5 (222). 7 февр.

[2] Приказ по НИВИТу № 32 от 24.01.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 499.

[3] *Сазонов А. Г.*, *Левшов И. Г.* Лыжный агитпоход // Кадры – транспорту. 1939. № 5 (222). 7 февр.

[4] Там же.

[5] Там же.

блок-постов. Проведенная агитационно-массовая работа слушателей НИВИТа высоко была оценена и партийным руководством Новосибирской области.

Богатым на агитпереходы оказался 1941 г. В период зимних каникул были проведены лыжные переходы: Новосибирск – Томск (состав команды 6 чел.), Новосибирск – Кемерово (5 чел.), Новосибирск – Болотная (5 чел.), Новосибирск – колхоз им. Тельмана» (4 чел.)[1]. Командир перехода Новосибирск – Томск И. Пыстин докладывал руководству, что его команда за 28 ходовых часов прошла 250 км. В Томске команду встречали секретари горкомов ВКП(б) и ВЛКСМ, начальник ТЭМИИТа и представители печати. 28 января, в намеченный срок, мы «вручили рапорт Томскому горкому ВЛКСМ о готовности новосибирцев к комсомольскому кроссу»[2]. А 30 января команда томских лыжников с ответным визитом посетила НИВИТ[3].

Командир агитперехода Новосибирск – Тогучин И. Верещагин сообщал, что 26 января они в полном боевом снаряжении стартовали от здания института и в общей сложности прошли туда и обратно более 200 км. По пути следования провели 23 беседы среди ремонтных рабочих и путевых обходчиков. В ходе пробега выявили ряд «ненормальностей»: мало бывают в общежитиях путейцев командиры дистанций, путевые обходчики порой не встречают поезда и т. д. «Обо всех фактах мы написали в рапорте на имя начальника политотдела Томской дороги И. Д. Мощук»[4]. Командир перехода доложил, что его команда слушателей II курса факультета «Постройка железных дорог и путевое хозяйство», успешно выполнила одну из поставленных задач – проверила свою готовность к защите и обороне Родины.

Участники лыжного перехода Новосибирск – Болотная больше внимания уделили агитационно-разъяснительной работе. Основной целью участников перехода, писал в своем отчете командир Г. Михайлов, было: «проверить, как выполняются социалистические договоры и обязательства в честь XVIII Всесоюзной партконференции среди железнодорожников, живущих на блокпостах, в путевых общежитиях, на разъездах»[5]. На станциях Мочище, Ояш, Чахлово состоялись общие собрания рабочих и служащих, на которых политрук команды выступал с докладами на тему «Партия в борьбе за подъем железнодорожного транспорта». Руководители дистанций и станций, председатели месткомов делали сообщения о ходе социалистического соревнования, о состоянии агитационно-массовой работы. На ряде станций были проведены совещания редакторов стенгазет о задачах низовой печати в связи с подготовкой к XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б). По пути следования слушатели выяснили, как обеспечена доставка детей путевых обходчиков в школу. С подробной информацией о лыжных агитационных переходах 1941 г. можно ознакомиться в материалах газеты «Кадры – транспорту»[6].

---

[1] Приказ по НИВИТу № 73 от 22.02.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 314–315 ; *Алексеев А*. Организуется лыжный переход Новосибирск – Кемерово // Кадры – транспорту. 1941. № 1 (310). 1 янв.

[2] *Пыстин И*. Самочувствие отличное // Кадры – транспорту. 1941. № 5 (314). 7 февр.

[3] Томские лыжники в НИВИТе // Там же.

[4] *Верещагин И*. Готовы к труду и обороне // Там же.

[5] *Михайлов Г*. Отчитываемся о своем переходе // Там же.

[6] Кадры – транспорту. 1941. № 5 (314). 7 февр.

В 1937 г., по примеру Московского института инженеров железнодорожного транспорта, наш вуз впервые устроил мероприятие **«День открытых дверей»** для учащихся средних железнодорожных школ Томской дороги. 30 марта в НИВИТ прибыли десятиклассники из Новосибирской школы № 36 – 15 чел., со станции Эйхе – 6 чел., из Беловской средней школы – 43 чел., Топкинской – 38 чел., Новокузнецкой – 11 чел., Чулыма – 16 чел. и 40 чел. из рабфака института[1]. Для приезжих из других городов в студенческом общежитии выделили несколько комнат, что позволило им провести в стенах института два-три дня.

С гостями провели беседы начальник учебной части Г. Е. Баратов, начальники факультетов В. М. Завадский, Г. М. Ежков, и. о. проф. И. С. Моргунов. Они рассказали, «каких специалистов готовит институт, объяснили содержание и смысл отдельных специальных дисциплин, какое оборудование имеется в лабораториях и кабинетах, и ответили на многочисленные вопросы, интересующие молодую аудиторию»[2]. Перед гостями также выступили студенты-отличники тов. Апохов, Борисовский, Синиченко. Экскурсанты осмотрели лаборатории и кабинеты, где научные работники продемонстрировали для них опыты, которые в условиях средней школы учащиеся еще не видели. Вечером школьники были приглашены на вечер художественной самодеятельности студентов института. В результате мероприятия значительная часть приезжих выразила желание учиться в транспортном вузе, а более 80 % учащихся десятого класса Новокузнецкой школы заявили, что хотят подать заявление для поступления в НИВИТ.

В последующие годы проведение дней открытых дверей напрямую связали с целенаправленной работой по новому набору. В начале 1939 г. приемная комиссия института (отв. секретарь Ермилин) разослала по средним школам городов Сибири письма-информации, выделила ряд товарищей для поездки по школам крупных железнодорожных узлов Томской железной дороги (Тайга, Анжерка, Топки, Промышленная, Инская), инициировала прикрепление профессорско-преподавательского состава к школам-десятилеткам Новосибирска, организовала профконсультации на областных слетах отличников. По решению комитета комсомола 25 чел. были закреплены за приемной комиссией для проведения бесед об институте в средних школах[3].

24 и 30 марта 1939 г. были проведены дни открытых дверей для десятиклассников Новосибирска, охватившие шесть школ. Начальники кафедр и выделенные ими научные сотрудники провели для учащихся беседы по профилирующим дисциплинам, в кабинетах физики и химии были показаны демонстрационные опыты. Приемная комиссия призналась в неэффективности проведенных мероприятий.

Очередной день открытых дверей был назначен на 18 апреля, в нем приняли участие более 250 выпускников городских школ. В этот день «была организована выставка проектов, проведены беседы и демонстрация опытов в лабораториях. Все это дало выпускникам ясное представление о профиле специальностей и работе института»[4]. Заместитель начальника института по

[1] *Гурьянов*. «День открытых дверей» // Кадры – транспорту. 1937. № 15 (161). 16 апр.
[2] Там же.
[3] Как мы готовимся к новому приему // Кадры – транспорту. 1939. № 17 (234). 8 апр.
[4] Прием в институт – важное государственное дело // Кадры – транспорту. 1939. № 20 (237). 26 апр.

учебной и научной работе А. Д. Третьяков сделал «яркий доклад о правилах приема в институт, об учебном процессе и о том, кого готовит наш вуз; рассказал о перспективах развития института, строительстве новых корпусов, клуба, тира, увеличении лабораторного оборудования»[1]. Преподаватели (проф. В. А. Важеевский, доц. Ф. Г. Голицын, Г. А. Коновалов, А. П. Кузнецова) рассказали об особенностях той или иной специальности, ответили на вопросы учащихся школ. Экскурсоводами выступили слушатели-отличники и ударники учебы. После осмотра основных кабинетов коллективы школ посетили столовую, а затем для них в клубе была сыграна пьеса «Пограничники» в постановке институтского драмтеатра.

В книге отзывов и впечатлений о посещении НИВИТа многие выпускники оставили свои теплые записи. Так, учащиеся школ Красноярска написали: «Мы побывали на факультетах, в кабинетах и лабораториях института. Проведенные в лабораториях опыты и беседы представителей кафедр были интересными. Особенно понравились нам кабинеты: мостов, строительный, геодезии, разрушение и восстановление железных дорог, военный, основ марксизма-ленинизма»[2]. Многие выпускники выражали надежду, что вскоре придут учиться в этот вуз.

Предпринятый после разбор полетов показал ряд существенных недостатков в организации данного мероприятия: не провели товарищескую встречу выпускников со слушателями и преподавателями, не подготовили лучшую аудиторию института (№ 300) для проведения обзорной лекции, комсорги и профорги курсов оказались в стороне от этой работы. Институтскому активу предлагалось учесть все замечания и недоработки в ходе организации новых мероприятий, намеченных на 12 мая, 6 и 24 июня. Комитету ВЛКСМ, руководителям курсовых комсомольских и профсоюзных организаций поручалось контролировать работу слушателей, прикрепленных к школам. Руководство вуза распорядилось выдавать задание слушателям, отъезжающим на практику, о проведении там информационно-разъяснительной работы по приему в институт. Но практика «решительного натиска» не принесла качественных результатов. В марте – апреле 1940 г. еще раз попробовали провести четыре дня открытых дверей, однако после этого НИВИТ вернулся к прежней тактике – ежегодного проведения дней открытых дверей во время весенних каникул. По сути дела в такой форме это мероприятие проводится в нашем вузе и по сей день.

В середине 1930-х гг. в НИВИТе зародилось еще одно мероприятие, о котором выпускники института всегда вспоминали в своих мемуарах. Это летние военно-полевые **лагерные сборы**.

Первый лагерный сбор слушателей НИВИТа на базе Юргинского полигона Сибирского военного округа состоялся летом 1935 г. До сих пор мы не знаем ни сроков, ни программы, ни количества участников первого сбора, так как не сохранились документы НИВИТа по этому периоду. Но факт проведения первого лагерного сбора зафиксирован в годовом отчете института за 1934/35 учеб. г.: «За два месяца слушателями была выстроена физкультурная площадка со всеми спортивными площадками, беговой дорожкой в 300 м, местами для легкоатлетических занятий, штурмовой полосой и гимнастическим

[1] *Приймак П.* «День открытых дверей» // Кадры – транспорту. 1939. № 20 (237). 26 апр.
[2] Институт оставил хорошее впечатление // Там же.

городком. В стадии незавершенного строительства осталась водная станция с пятиметровой вышкой для прыжков»[1].

В феврале 1936 г. приказом начальника института была создана рабочая комиссия в составе четырех человек: председатель – И. М. Рыбаков, члены комиссии – прораб А. Ф. Куренсков, помощник начальника по материально-хозяйственной части Л. А. Свирский, заведующий столовой А. Ф. Полонин, которых командировали в юргинские лагеря «для проведения подготовительных работ на летний период»[2]. В марте для этих же целей в Юргу вновь был отправлен начальник боепитания И. М. Рыбаков[3].

В приказе по НИВИТу от 9 мая 1936 г. впервые конкретно обозначались цели и задачи по подготовке слушателей и административно-командной части к выездным лагерям на базе Юргинского полигона Сибирского военного округа. Устанавливались следующие сроки проведения летнего лагерного сбора: V курс – один месяц (июнь), IV курс – два месяца (июнь–июль), II курс – один месяц (июль). В приказе ставилась задача до 15 мая организовать текущий ремонт и уборку лагеря, к 20 мая «предоставить именной список на лиц обслуживающего персонала, в том числе по библиотеке, клубу и административной части»[4]. Помощнику начальника института по материально-хозяйственному снабжению Ф. М. Тетяеву надлежало обеспечить «подачу эшелона к воинской погрузочной площадке» для перевозки слушателей и материальной части; начальнику учебной части Г. Е. Баратову приказывалось представить начальнику института план торжественных проводов слушателей в лагеря, а также подготовить проект приказа строевого распределения слушателей по ротам с персональным назначением командного и политического состава[5]. К сожалению, полного отчета о проведении второго лагерного сбора на базе Юргинского полигона СибВО тоже не сохранилось. В годовом отчете института за 1935/36 учеб. г. записано: «Отчет о лагерном обучении будет сделан особым докладом по окончанию лагерей и подведению итогов»[6].

На заседании учебного совета НИВИТа 1 ноября 1936 г. новый начальник института Н. И. Матвеев выступил с обширным докладом на тему «О реализации Новосибирским институтом военных инженеров железнодорожного транспорта постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) "О работе высшей школы"», сокращенная стенограмма которого была опубликована в многотиражке «Кадры – транспорту». В разделе «Обеспечить высокое качество преподавания» Н. И. Матвеев отметил, что «остро стоит вопрос о преподавании военных дисциплин. Если в области строевого обучения у нас имеются кое-какие результаты, то огромные недостатки отмечены в постановке всего дела военного обучения. Отсутствуют программы. Преподавание военных дисциплин не увязано органически с техническими дисциплинами. А ведь подготовка военного инженера будет оцениваться не только по его умению маршировать (этим владеет любой красноармеец), а высокими знаниями военной техники. В этом

[1] Отчет по учебно-методической работе Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта за 1934/35 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 18.
[2] Приказ по НИВИТу № 56 от 13.03.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 35.
[3] Там же. Л. 56.
[4] Приказ по НИВИТу № 90 от 09.05.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 74.
[5] Там же.
[6] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 16. Л. 20 об.

деле нам надо проделать громадную работу»[1]. И это не удивительно, так как большинство военных дисциплин в институте велось с привлечением совместителей. В представленном годовом отчете института отмечено, что штатные преподаватели ведут дисциплины «Подвижной состав» (ассистент), «Восстановление и разрушение железных дорог» (доцент). Преподавание курса «ВОСО» эпизодически осуществлялось кадровыми офицерами, откомандированными штабом Сибирского военного округа, а прохождение дисциплины «Политработа в РККА и на железнодорожном транспорте» в стенах института совершенно не проводилась[2].

В марте 1937 г. в функции заместителя начальника института по военной работе была добавлена новая обязанность – руководство лагерным сбором[3]. В середине мая в газете «Кадры – транспорту» вышла статья и. о. заведующего кафедрой «Восстановление железных дорог и устройство на них заграждений», полковника А. В. Котюкова, в которой он критически оценил подготовку к очередным сборам как организаторов (военные кафедры), так и слушателей: «Учебные планы, тематические программы по военным дисциплинам на лагерный сбор еще не готовы. К пошивке обмундирования для слушательского состава еще не приступили, сапог совсем нет»[4]. Неважно дело обстояло и с материальной частью. До начала сбора осталось три недели, писал А. В. Котюков, а хозяйственная часть только на днях приступила на месте к ознакомлению с состоянием лагерей. Выделенные для лагерного сбора походные кухни всю зиму простояли под открытым небом, в результате чего оказались совершенно негодными для использования, и лагерь будет без походных кухонь. «Как ни странно все эти безобразия творятся на глазах командования института, но никакие меры по приведению хозяйства в надлежащий вид не приняты».

Основным видом военно-боевой подготовки слушателей в период лагерного сбора, писал А. В. Котюков, является стрелковая и тактическая подготовка с задачей отработки стрельбы из винтовки, привитие навыков управления боем отделения (для младших курсов), овладения стрельбой из ручного и станкового пулеметов и приемами управления боевыми действиями взвода (для старших курсов). Каждый слушатель за время лагерного сбора должен практически ознакомиться с боевой деятельностью войск в разных условиях: днем и ночью, в жару и непогоду, а также с жизнью, бытом в тех же условиях. Период лагерного сбора является наиболее напряженным периодом учебы, и глубоко ошибается тот, кто думает, что в лагерях можно отдохнуть, подтянуть «хвосты» и т. д. Все преподаватели, командиры и руководители обязаны не позднее 15 мая составить учебные планы и тематические программы, каждый по своей дисциплине, и позаботиться о полном материальном обеспечении этих планов, для чего каждому надо заранее составить перечень учебной литературы, приборов, оружия и боеприпа-

[1] Кадры – транспорту. 1936. № 8 (143). 21 нояб.

[2] Отчет по учебно-методической работе Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта за 1935/36 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 16. Л. 4, 20 об.

[3] Приказ по НИВИТу № 39-е от 07.03.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 400.

[4] *Котюков А. В.* Подготовка к лагерной учебе и ее задачи // Кадры – транспорту. 1937. № 18 (164). 14 мая.

сов, необходимых на весь период лагерного сбора, и перед выездом лично проверить их отправку. Четкий внутренний распорядок и крепкая воинская дисциплина послужат гарантией успеха всей боевой подготовки[1].

Приказ о проведении третьего лагерного сбора датировался от 19 мая 1937 г. Согласно учебному плану, слушатели II, III и IV курсов обоих факультетов подлежали прохождению лагерного сбора. Начальником сбора назначался военный заместитель начальника института полковник В. М. Шишковский, начальником штаба – начальник кафедры полковник А. В. Котюков, комендантом – командир батальона капитан А. Г. Абрамов, командирами рот – лейтенант Д. И. Рудик, командиры запаса Матюнин, Горкин[2]. В следующем приказе от 22 мая 1937 г. уточнялись сроки проведения лагерного сбора, формирование батальона слушателей (с разбивкой на роты, взводы, отделения), назначение младшего командного состава[3]. На второй поток (июль) назначались политруки рот и начальник клуба. Ряд слушателей (16 чел.) освобождались от лагерного сбора 1937 г. «с обязательным прохождением его в 1938 г. за счет отпуска»[4]. В приказе предупреждалось, что слушатели, не прошедшие лагерные сборы, не будут допущены к защите дипломных проектов. В отчете института за 1936/37 учеб. г. по поводу проведенного лагерного сбора записано: «Предусмотренная планом боевая подготовка выполнена с хорошими показателями. В лагерях проведена также политическая работа. Подробный отчет о лагерном сборе представлен в ЦУУЗ особо»[5]. В существующих архивных документах этого отчета нет.

Четвертые лагерные сборы слушателей НИВИТа прошли более организованно. 28 мая 1938 г. был издан приказ начальника института о проверке готовности батальона к отправлению в лагерь. Командиру сводного батальона майору Л. Ф. Грецкому приказывалось 31 мая обеспечить явку слушателей с вещами к 10 ч, «в 14:30 построить батальон и проверить весь личный состав, подгонку обмундирования и снаряжения»[6]. Выдачу оружия личному составу, выезжающему в лагерь, предписывалось произвести с 15 до 16 ч. Начальнику эшелона майору запаса М. И. Безрукову необходимо было получить в административной части проездные документы, уточнить схему эшелона с комендантом станции Новосибирск, наметить план погрузки груза и личного состава.

Последующий приказ начальника института от 29 мая 1938 г. конкретизировал организационные формы будущего лагерного сбора: «В соответствии с учебным планом подготовки слушателей НИВИТа назначаю лагерный сбор для переменного состава с 1-го по 30-го июня 1938 г.: а) 1-й лагерный сбор для I курса обоих факультетов и слушателей старших курсов, не проходивших первого лагерного сбора; б) 2-й лагерный сбор для II курса обоих факульте-

---

[1] *Котюков А. В.* Подготовка к лагерной учебе и ее задачи // Кадры – транспорту. 1937. № 18 (164). 14 мая.

[2] Приказ по НИВИТу № 83 от 19.05.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 318.

[3] Приказ по НИВИТу № 85-а от 22.05.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 300.

[4] Приказ по НИВИТу № 114 от 04.07.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 233.

[5] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 18.

[6] Приказ по НИВИТу № 86-а от 28.05.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 222.

тов и для всех слушателей старших курсов обоих факультетов, не проходивших 2-го лагерного сбора»[1]. Общее руководство сбором возлагалось на военного заместителя начальника института полковника Н. А. Нартова, а в случае его отсутствия – на полковника А. В. Котюкова. На период прохождения лагерного сбора устанавливалось следующее организационное построение: батальон – в составе четырех рот; рота – в составе трех взводов; взвод – в составе трех–четырех отделений. Командование батальоном возлагалось на майора Л. Ф. Грецкого, исполняющим обязанности военного комиссара был назначен Н. Д. Савинов. В этом же приказе назначались командиры рот (из числа кадровых офицеров), политкомиссары и старшины рот (из числа слушателей), командиры взводов.

В приказе от 4 июля 1938 г. лица командного, преподавательского и обслуживающего состава сводного батальона НИВИТа (18 чел.) считались прибывшими из командировки с юргинских лагерей[2]. За успешное проведение боевой и политической подготовки, укрепление воинской дисциплины в период проведения лагерного сбора объявлялась благодарность с занесением в личное дело командиру батальона Л. Ф. Грецкому, и. о. комиссара батальона И. Д. Савинову, и. о. начальника кафедры тактики майору Н. Н. Борисову[3].

Подготовка лагерных сборов 1939 г. базировалась на предшествующем опыте. Впервые приказ начальника института № 53 от 8 мая 1939 г. вышел с грифом «не подлежит оглашению»[4]. Повышенные меры секретности вводились из-за того, что лагерные сборы слушателей НИВИТа осуществлялись в тесном контакте и во взаимодействии с кадровыми частями Красной армии, проводящими летние полевые учения на Юргинском полигоне Сибирского военного округа. Сложная международная обстановка требовала особой бдительности и не допускала раскрытия дислокации регулярных войск.

В приказе определялись сроки проведения лагерного сбора (1 июня – 1 июля), структура временного сводного батальона (пятиротного состава), персональный командно-политический и преподавательский состав. Командиром батальона назначался майор К. Н. Петров, временным комиссаром – майор Н. С. Скориков, начальником штаба – капитан С. И. Жильцов[5]. Приказ предписывал кафедрам тактики, общевойсковой подготовки закрепить за каждой ротой своих преподавателей. Непосредственное руководство строевой и огневой подготовкой и ответственность за ее результаты возлагались на командиров рот, по тактической подготовке – на прикрепленных преподавателей. Отдельным параграфом начальник института поручал боевую подготовку лагерного сбора проводить по утвержденным программам, планам и расписанию, «донося мне о ходе боевой подготовки за каждую шестидневку не позднее первого дня следующей недели»[6]. Полный отчет о проведении лагерного сбора надлежало представить руководителю вуза не позднее 5 июля. Помощнику начальника института тов. Ульянову поручалось до 10 мая заключить договоры с соответствующими организациями на питание батальона во время

[1] Приказ по НИВИТу № 88-г от 29.05.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 227.
[2] Приказ по НИВИТу № 117-а от 04.07.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 346.
[3] Приказ по НИВИТу № 119-а от 07.07.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 357.
[4] Приказ по НИВИТу № 53 от 08.05.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 296–297.
[5] Там же. Л. 296.
[6] Там же. Л. 296 об.

лагерного сбора и к 25 мая закончить полное оборудование и подготовку лагерей к приему слушателей.

Среди новаций 1939 г. следует отметить, что к организации и проведению лагерных сборов была подключена партийная и комсомольская организация института. Партбюро постановило направить для проведения политической работы партийного организатора (слушатель С. Даниленко), секретаря комсомольской организации (слушатель А. Яковлев), заведующего парткабинетом (слушатель Г. Чистогонов), начальника клуба (слушатель А. Лиманский). В передовой статье институтской газеты «По боевому проведем лагерную учебу» было написано, что «для партийных и комсомольских организаций должно стать первейшей задачей с первого же дня прибытия в лагерь – развертывание социалистического соревнования между подразделениями, палатками и особенно индивидуального соревнования между командирами и слушателями»[1].

В этом же номере секретарь институтского комитета ВЛКСМ А. Яковлев писал, что согласно плану работы комитета комсомола на лагерный период намечены к проведению теоретические конференции во всех подразделениях по четвертой главе учебника «Краткий курс истории ВКП(б)», будут проведены доклады и беседы по материалам XVIII партсъезда и международному положению. С 20 по 26 июня планируется летняя спартакиада, которая закончится массовым физкультурным праздником, посвященным первой годовщине выборов в Верховный Совет РСФСР. Комсомольские организации подразделений совместно со спортобществом и Осоавиахимом должны организовать прием норм ГТО I и II ступеней, на значок «Ворошиловский стрелок» I и II ступеней, ПВХО, ГСО. Для популяризации стрелкового спорта, массовой сдачи норм на значок «Ворошиловский стрелок» на 12 июня намечено провести «День советского стрелка». Во время лагерного сбора также состоится смотр художественной самодеятельности подразделений.

В заметке «Осоавиахимовская работа в лагерях» член комитета комсомола по оборонно-спортивной работе В. Шахматов уточнял, что в течение лагерного сбора будет проводиться обмен и выдача новых стандартных удостоверений ВС-I и ВС-II с соответствующей перестрелкой норм (контрольные стрельбы). Большая работа предстоит и по сдаче норм ГСО I и II ступеней – «пора кончать с пренебрежительным отношением части слушателей к санитарной обороне»[2]. Новые задачи на лагерный период ставились по выпуску «боевых листков» подразделений. В предшествующие годы они выходили раз в неделю, превращались в стенные газеты с пространными статьями. Задача «боевого листка» – отражать повседневную боевую жизнь подразделения, вести беспощадную борьбу с недисциплинированностью, бытовой распущенностью и т. д.

Впервые было введено правило, что на период лагерного сбора слушателям, находящимся на руководящих должностях, должно выплачиваться дополнительное денежное вознаграждение. Так, по 225 р. полагалось политическим руководителям рот, начальнику клуба, по 200 р. заместителям политических руководителей, заведующему парткабинетом.

[1] Кадры – транспорту. 1939. № 25 (242). 30 мая.
[2] Там же.

В отчете о работе НИВИТа за 1938/39 учеб. г. отмечено, что в период лагерного сбора была проведена спартакиада по летним видам спорта (легкая атлетика, волейбол, баскетбол, футбол, городки) с охватом 522 чел.[1] Физическая подготовка слушателей строилась в основном на освоении норм ГТО по легкой атлетике. В лагерях принята 2 561 норма[2].

Организация и проведение лагерного сбора 1940 г. полностью опирались на нормативные документы предшествующих лет. Приказом № 119 от 20 мая 1940 г. определялись цели и задачи очередных сборов, организационно-методическая часть мероприятия, ответственные исполнители. Отдельным приказом в распоряжение начальника лагерных сборов командировались начальник клуба (Ю. Г. Роговой), капельмейстер (И. А. Тутышкин), киномеханик (Н. Вагин), библиотекарь (М. П. Голован)[3]. Приказом от 27 мая 1940 г. для обслуживания лагерного сбора направлялись пять работников амбулатории, четыре сотрудника учебной части[4].

1 июня 1940 г. в юргинский лагерь были вывезены слушатели I и II курсов обоих факультетов общей численностью 708 чел. Согласно распорядку был установлен рабочий день в 10 ч (8 ч учебы и 2 ч самоподготовки)[5]. В период месячного лагерного сбора 1940 г. отработаны и закреплены на практике следующие военные дисциплины:

1. Тактика. Первые курсы: стрелковое отделение; отделения в наступлении, в обороне и в полевом карауле.

Вторые курсы: стрелковый взвод; взводы в разведке, в наступлении, в обороне и в сторожевой заставе.

Среди обоих курсов были проведены двухсторонние ночные учения на следующие темы: 1) марш и его охранение; 2) встречный бой походной заставы (усиленной роты); 3) стрелковая рота в наступлении на обороняющегося противника; 4) оборона стрелковой роты. В заключительной части сборов организовано дневное батальонное двухстороннее учение «Наступление стрелкового батальона на обороняющегося противника». По мнению организаторов, слушатели получили хорошую подготовку по тактике. Оценочный балл – 4,0[6].

2. Огневая подготовка. Первые курсы: отработаны все элементы подготовительного упражнения из мелкокалиберной винтовки. Проведены следующие виды стрельб: 1) первое упражнение начальных стрельб из винтовки боевыми патронами; 2) первое упражнение начальных стрельб боевым патроном из ручного пулемета; 3) показано действие ручных гранат.

Вторые курсы: отработаны все подготовительные упражнения из мелкокалиберной винтовки, пулемета и пистолета. Проведены следующие виды стрельб: 1) второе упражнение начальной стрельбы из винтовки боевыми патронами; 2) первое упражнение из ручного пулемета; 3) первое упражнение из станкового пулемета; 4) первое и второе упражнения из револьвера «наган». Все задачи по огневой подготовке отработаны на 100 %.

---

[1] Отчет по учебно-методической работе Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта за 1938/39 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 24.

[2] Там же. Л. 24 об.

[3] Приказ по НИВИТу № 124 от 25.05.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 295.

[4] Там же.

[5] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 24 об.

[6] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 21 об.

3. Строевая подготовка. Первые курсы: отработаны на практике понятия развернутого и походного строя, с расчленением на отделения, взводы; отработан первый комплекс упражнений по штыковому бою.

Вторые курсы: закреплены на практических занятиях понятия развернутого и походного строя (взвода, роты, батальона), проведена отработка первого зачетного упражнения по штыковому бою.

Вот как запечатлелись в памяти лагерные сборы у слушателей НИВИТа: «Преодоление простреливаемого пространства по-пластунски так, что тело почти вдавливалось в землю. Стрельбища. Приемы рукопашного боя: отбить удар противника, ударить его прикладом самому. Все должно быть выполнено быстро, четко, сильно. И это повторялось десятки раз, до ломоты в суставах. И, конечно же, походы: стремительные – на близкие расстояния, размеренные – на дальние. А по возвращении в лагерь – боевая песня, звонко, задиристо…»[1]. К учениям 1939–1940 гг. предъявлялись очень серьезные требования – в Европе шла уже настоящая война. За период лагерных сборов будущие офицеры железнодорожных войск получали не только практический опыт по своей будущей специальности, но и непосредственно познавали службу суточного наряда, бытовое обеспечение, организацию питания и снабжения военных подразделений материально-техническими ресурсами. В годовом отчете института за 1939/40 учеб. г. впервые представлена развернутая информация о проведении лагерного сбора: «Лагерная подготовка проходила на основе приказа наркома обороны № 120. Занятия проводились в сложных условиях, приучая слушателей действовать как днем, так и ночью, переносить физическое напряжение, умело маневрировать, быстро закапываться в землю и т. д. В результате этого итоги лагерного сбора текущего года хорошие»[2].

В 1940 г. начальнику кафедры «Восстановление железных дорог и устройство на них заграждений» полковнику А. В. Котюкову было присвоено звание «генерал-майор технических войск»[3]. В октябре 1941 г. он станет заместителем начальника института по военной работе и проработает в этой должности более 14 лет[4].

Лагерные сборы 1941 г. пришлось прервать из-за вероломного нападения фашистской Германии[5]. В годы Великой Отечественной войны институт вынужден был отказаться от Юргинского полигона СибВО и перенес летние лагерные сборы на территорию Заельцовского парка на берегу Оби. Сложившаяся к 1940 г. модель проведения военных сборов была взята за основу и применялась в учебном процессе НИВИТа все последующие годы. Слушатели первых курсов проходили программу молодого бойца. Обучение солдатской науке состояло из строевой подготовки, рытья окопов, стрельбе из трехлинейной винтовки и пулемета. Их часто поднимали по сигналу тревоги ночью и в сплошной темноте заставляли делать марш-броски на расстояния до 10 км. Не легче было на тактических занятиях и днем: в июньскую жару на каждом из

[1] *Колгатин Д. Ф.* Первый лагерный сбор // Путевку в жизнь нам дал НИВИТ. С. 42.

[2] Отчет по учебно-методической работе Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта за 1939/40 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 22.

[3] *Шахматов В. Н.* Генерал Советской Армии // Школа командиров транспорта. С. 58.

[4] *Добровольский А. В.* Генерал-майор технических войск А. В. Котюков. С. 11.

[5] *Добровольский А. В.*, *Манаков А. Л.* НИВИТ военного времени. С. 5.

слушателей почти по 30 кг (обмундирование, ранец, шинельная скатка, саперная лопатка, противогаз, винтовка и подсумок для патронов)[1]. Второй лагерный сбор считался у слушателей намного легче: они отрабатывали тактические задачи, анализировали военные операции, проходили строевую подготовку, стреляли из пистолета, автомата и пулемета, строили и разрушали мосты, проводили подрывы имитированных участков железнодорожного полотна и искусственных сооружения взрывными пакетами. В сочетании с серьезной идейно-политической работой лагерные сборы НИВИТа вносили большой вклад в воспитание и подготовку будущих командиров транспорта.

Современный Сибирский государственный университет путей сообщения, законный наследник НоПИИТа – НИВИТа – НИИЖТа, бережно хранит традиции вуза. В предисловии к сборнику очерков, воспоминаний «Традиции НИВИТа – НИИЖТа – СГУПСа» написано: «"…Как жизнь ни несется, в веках остается НИИЖТом проложенный путь!" – эти слова из нынешнего гимна подтверждают, что в истории вуза было много интересного, плодотворного, полезного. Это в первую очередь оборонно-спортивные эстафеты, агитпоезда, студенческие строительные отряды, достижения в спорте и самодеятельности, встречи выпускников. Заметим, что не забывалось и главное дело – учеба. Здесь и соревнования лучших групп, и олимпиады, и слеты отличников, и дни знаний»[2]. И это все есть и продолжает жить сегодня! Спустя десятилетия студенты и преподаватели СГУПС продолжают всемерно дорожить славными традициями, заложенными в далекие 1930-е гг., и преумножать их.

[1] *Москалев П. И.* Оглядываясь на прошлое... С. 139.
[2] Традиции НИВИТа – НИИЖТа – СГУПСа. Новосибирск, 2007. С. 3.

Заключение

К началу Великой Отечественной войны НИВИТ вырос в один из крупнейших вузов Сибири, имеющий хорошую материальную базу, сложившийся коллектив научно-педагогических работников и почти двухтысячный контингент студентов. В довоенные годы институт дал советскому транспорту 1 147 инженеров, из них около 300 чел. получили дипломы с отличием[1].

В первом 1932/33 учеб. г. в НоПИИТе работали 42 преподавателя, а через восемь лет штатный состав НИВИТа увеличился в три раза и составил 131 чел. Среди первых преподавателей института навсегда вписаны в историю вуза профессора А. И. Прыбытков, С. А. Введенский, В. Е. Еврейсков, В. М. Завадский, молодые преподаватели – будущие доценты А. А. Савелов, В. Н. Желязовский, Г. А. Коновалов, Н. Ф. Козулин, А. Я. Куранов[2].

В 1934 г. в вузе был всего один кандидат технических наук (Э. И. Сафраган), в 1938 г. – три, а перед войной их насчитывалось 11[3]. При этом следует признать, что почти все кандидаты наук пришли «со стороны». В 1940 г. в НИВИТе была защищена одна кандидатская диссертация. В довоенных планах 12 преподавателей института взяли обязательства по завершению работы над кандидатскими диссертациями[4]. В 1940/41 учеб. г. два преподавателя (В. Е. Еврейсков, В. А. Важеевский) имели ученое звание профессора (без наличия ученой степени). В ближайшее время планировали закончить подготовку докторских диссертаций и выйти на их защиту проф. В. Е. Еврейсков и доц. Г. М. Ежков[5].

В силу известных кадровых сложностей институт практиковал пополнение преподавателей за счет собственных выпускников. В предвоенные годы были оставлены «на научно-преподавательской работе отлично окончившие институт К. А. Беляева, В. А. Штырляев, В. А. Соколов, Б. В. Иванов, Г. А. Попов, М. К. Вериго, Е. И. Мельников, Н. И. Астафьев, Н. П. Прокопович, В. М. Мисюрев, В. В. Гладких, В. В. Миртов и другие»[6].

В 1930-е гг. происходит становление научно-исследовательской работы вуза. С 1935 г. НИВИТ начинает издание сборника научных трудов преподавателей[7], организует и проводит научно-технические конференции. На первой научно-технической конференции (1938 г.) было сделано пять докладов,

[1] Тридцатилетие Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. С. 29.

[2] Школа командиров транспорта. С. 13 ; НоПИИТ – НИВИТ – НИИЖТ. С. 9–12.

[3] Стенограмма совещания актива Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта от 24 декабря 1940 г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 142. Л. 4 ; Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 54. Т. 2 ; Тридцатилетие Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. С. 14.

[4] *Матвеев Н. И.* За отличную работу в 1941 году // Кадры – транспорту. 1941. № 1 (310). 1 янв.

[5] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 142. Л. 17.

[6] Тридцатилетие Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. С. 15.

[7] В довоенный период вышли из печати три выпуска сборника «Труды Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта» (1935, 1936, 1938 гг.). Начиная с четвертого выпуска (1942 г.) научное издание приобрело название «Труды НИВИТа».

на второй (1939 г.) – 13, на третьей (1940 г.) – 46[1]. В 1940 г. по НИР в институте было выполнено 23 темы, из которых лишь шесть работ стали представлять определенный интерес для Наркомата путей сообщения, железнодорожного транспорта страны. Среди них: «Скоростная перешивка колеи» (генерал-майор технических войск А. В. Котюков, полковник В. Е. Ермилин), «Механизация погрузки балластов в крытые вагоны» (инженер А. Г. Кузнецов), «Мероприятия по обеспечению устойчивости Балайского косогора» (проф. В. Е. Еврейсков), «Температурное напряжение в рельсах» (доц. С. Ф. Мацкевич)[2]. Тем не менее, как критически отмечалось на совещании институтского актива 24 декабря 1940 г., научно-исследовательская работа вуза была оторвана «от повседневной практической деятельности транспортных предприятий, что сказывалось и на качестве лекций, и на углублении знаний самих научных работников. Работник втуза, – отмечал канд. техн. наук, доц. М. М. Архангельский, – должен быть педагогом и научным работником»[3]. Не может НИВИТ в первые годы похвастаться и крепкими связями с производством. И в этом вина не только вуза. На наш взгляд, руководители промышленных предприятий не видели в лице институтских преподавателей серьезный научный потенциал и дополнительные резервы для своего производства.

Общественно-политическая жизнь военизированного вуза была всецело подчинена задачам, которые возлагались на институт в плане подготовки высококвалифицированных инженерных кадров, а также командиров специальных воинских формирований, готовых в любую минуту встать на защиту Родины. В первые годы НИВИТа отчетливо проявлялась руководящая роль первичной партийной организации ВКП(б), росло влияние общественно-политических организаций (комсомола, профсоюзов) в делах высшего учебного заведения, сложилась определенная система идейно-политического воспитания преподавателей и слушателей. В этой системе надлежащее место было отведено марксистско-ленинскому просвещению, оборонно-спортивной работе, повышению культурного уровня обучающегося контингента.

Приходится констатировать, что в 1930-е гг. не обошла стороной НИВИТ и волна репрессий. Коллектив института всецело разделял и поддерживал линию правящей партии по борьбе с врагами народа, «находил» и «разоблачал» их в своих собственных рядах. Ряд фамилий преподавателей, слушателей и сотрудников вуза, пострадавших в годы «Большого террора», мы назвали в данной работе. При этом вновь обращаем внимание, что в эти годы в НИВИТе были разоблачены и преданы суду должностные и прочие лица, уличенные в подлогах, махинациях, разбазаривании и хищениях государственных средств. Порой их тоже причисляют к жертвам политических репрессий.

В 1930-е гг. в НИВИТе на довольно высоком уровне была поставлена оборонно-спортивная работа. Следует отметить, что перед войной вопросам оборонно-спортивной работы стали уделять приоритетное внимание. Это прекрасно понимало как руководство вуза, так и все слушатели. Крепкая физическая подго-

[1] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 142. Л. 17.

[2] Там же.

[3] С совещания актива. Исправить недостатки в работе института // Кадры – транспорту. 1941. № 1 (310). 1 янв.

товка расценивалась как непременный атрибут защитника Родины, будущего командира транспорта. За годы учебы все слушатели НИВИТа становились обладателями значков ГТО, ПВХО, ГСО, успешно справлялись с нормативами комплекса «Ворошиловский стрелок», упорно совершенствовали свое спортивное мастерство и получали удостоверения парашютистов, альпинистов, ворошиловских пулеметчиков, мотоциклистов, водителей машин. По отдельным видам спорта слушатели НИВИТа, как мы отмечали ранее, достигли высоких спортивных результатов и стали чемпионами первенства транспортных вузов страны. В 1940 г. девять слушателей НИВИТа стали чемпионами Наркомата путей сообщения, трое – чемпионами – рекордсменами города Новосибирска.

В первые годы была проделана большая работа по созданию учебной материально-технической базы. «В 1933 г. институт имел одну геодезическую лабораторию, к 1940 г. лабораторий, учебных кабинетов насчитывалось уже более 30»[1]. По оснащенности, использованию последних достижений науки и техники институтская лаборатория СЦБ и связи занимала второе место, после Военно-транспортной академии, среди 12 транспортных вузов страны[2].

За первые пять лет на строительство НИВИТа было ассигновано несколько миллионов рублей. Особенно большой рост материально-технической базы института, как отмечалось в юбилейном сборнике «Школа командиров транспорта», произошел в 1937–1939 гг., и к концу 1940 г. институт имел уже «хороший учебный корпус с лабораториями, жилые корпуса и подсобные сооружения»[3].

В начале Великой Отечественной войны по распоряжению местных органов власти все эти помещения пришлось «добровольно» передать Красногорскому оптико-механическому заводу № 69 (*впоследствии – завод им. В. И. Ленина*), эвакуированному в Новосибирск в ноябре 1941 г.[4] С ноября 1941 г. по 1957 г. НИВИТ – НИИЖТ располагался в центре города – на площадях института «Кузбассуголь» (*ныне – ул. Советская, 18*). Все слушатели размещались в двух общежитиях – по ул. Д. Ковальчук, 183 и в бывшей школе № 78 на Саратовской улице[5].

Правительственное решение о строительстве новых учебных корпусов и общежитий для НИВИТа было принято на рубеже 1940–1950 гг. Строительство студенческого общежития по ул. Д. Ковальчук, 187 началось в 1949 г. Через два года Гипровуз завершил проектирование учебного корпуса. С 1953 по 1957 г. трест «Запсибтрансстрой» ударными темпами вел строительство здания учебного корпуса[6].

И через шестнадцать лет, после завершения строительства первой очереди главного учебного корпуса по адресу ул. Д. Ковальчук, 191, наследник НИВИТа – гражданский вуз НИИЖТ возвратился на знакомую всем улицу и стал заново создавать свою материально-техническую базу.

---

[1] Тридцатилетие Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта. С. 14.

[2] ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 142. Л. 3.

[3] Школа командиров транспорта. Новосибирск, 1952. С. 8.

[4] См. об этом: *Москалев П. И.* Этапы пройденного пути. С. 38 ; *Добровольский А. В.*, *Манаков А. Л.* НИВИТ военного времени. С. 9.

[5] *Москалев П. И.* Летопись НИВИТа – НИИЖТа... С. 18.

[6] *Кушнарев А. М.* Институту 25 лет (1932–1957) // Кадры – транспорту. 1957. № 6. 20 нояб. ; *Москалев П. И.* Летопись НИВИТа – НИИЖТа... С. 19–20.

Библиографический список

1. Архив Президента Российской Федерации (АП РФ). Оп. 24. Д. 418.
2. Архив Сибирского государственного университета путей сообщения (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32, 37, 42–44, 54, 55, 59, 61, 72, 73, 102, 106–108, 1516.
3. Архив управления Федеральной службы безопасности по Новосибирской области (УФСБ по НСО). Д. 3715.
4. Государственный архив Новосибирской области (ГАНО). Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7, 16, 24, 26, 53, 61, 82, 102, 111, 117, 142, 144, 158, 206 ; П-3. Оп. 17. Д. 3034 ; П-4. Оп. 18. Д. 6075.
5. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. Р-7523. Оп. 44. Д. 199 ; Оп. 91. Д. 121.
6. *Добровольский*, *А. В*. НИВИТ военного времени (1941–1945 гг.) / А. В. Добровольский, А. Л. Манаков ; Сиб. гос. ун-т путей сообщения. – Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2017. – 128 с. – ISBN 978-5-9346-826-2.
7. *Добровольский*, *А. В*. Начальник НИВИТа полковник В. М. Шишковский / А. В. Добровольский // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения: Гуманитарные исследования. – 2019. – № 1 (5). – С. 35–42.
8. *Добровольский*, *А. В*. Традиции НИВИТа – НИИЖТа – СГУПСа: оборонно-спортивная эстафета («оборонка») / А. В. Добровольский, С. А. Чекалин // Гуманитарные проблемы военного дела. – 2019. – № 3 (20). – С. 76–84.
9. *Дюнин*, *К. А*. Так много прожито и пережито… / К. А. Дюнин // Путевку в жизнь нам дал НИВИТ / Сиб. гос. ун-т путей сообщения. – Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2004. – С. 19–28. – ISBN 5-93461-129-1.
10. *Емельянов*, *Ю. В*. Разгадка 1937 года / Ю. В. Емельянов. – М. : Вече, 2013. – 384 с. – ISBN 978-5-905820-28-1.
11. Железнодорожник Кузбасса. 1937–1938, 1952.
12. *Журавлев*, *М*. Первый начальник и комиссар / М. Журавлев // Кадры – транспорту. – 1968. – № 29 (689). – 4 нояб.
13. Заключительный отчет о работе Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта за 1934/35 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. 22 л.
14. За отличную учебу : сб. ст. – Новосибирск : Изд. ред. газеты «Кадры – транспорту», 1939. – 144 с.
15. «Кадры – транспорту». 1935–1941, 1952, 1957.
16. *Колгатин*, *Д. Ф*. Первый лагерный сбор / Д. Ф. Колгатин // Путевку в жизнь нам дал НИВИТ / Сиб. гос. ун-т путей сообщения. – Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2004. – С. 41–44. – ISBN 5-93461-129-1.
17. *Кушнерев*, *А. М*. Институту 25 лет (1932–1957) / А. М. Кушнерев // Кадры – транспорту. – 1957. – № 5–6. – 18, 25 нояб.
18. *Кушнерев*, *А. М*. Путь института / А. М. Кушнерев // Школа командиров транспорта : юбил. сб. – Новосибирск, 1952. – С. 5–20.
19. *Москалев*, *П. И*. Летопись НИВИТа – НИИЖТа за 60 лет в документах и фактах / П. И. Москалев. – Новосибирск : [б. и.], 1992. – 58 с.
20. *Москалев*, *П. И*. Этапы пройденного пути : субъективные заметки по истории НИВИТа – НИИЖТа (1932–1990) / П. И. Москалев ; Сиб. гос. ун-т путей сообщения. – Новосибирск : Изд-во СГУПС, 1999. – 116 с.
21. *Москалев*, *П. И*. Оглядываясь на прошлое… / П. И. Москалев // Путевку в жизнь нам дал НИВИТ. – Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2004. – С. 132–146. – ISBN 5-93461-129-1.
22. Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта: НИВИТ – НИИЖТ. 50 / сост. В. И. Пусков. – Новосибирск, 1982. – 33 с.
23. НоПИИТ – НИВИТ – НИИЖТ : (Очерки истории : 50-летию института посвящается) / под общ. ред. П. И. Москалева. – Новосибирск, 1981. – 156 с.
24. Отчет о работе Новосибирского Института военных инженеров железнодорожного транспорта имени пятнадцатилетия Октября за 1935/36 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 16. 59 л.
25. Отчет НИВИТа по учебно-методической работе за 1936/37 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 26. 17 л.

26. Отчет НИВИТа по учебно-методической работе за 1937/38 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. 20 л.

27. Отчет о работе Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта за 1938/39 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. 30 л.

28. Отчет о работе Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта за 1939/40 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. 23 л.

29. *Папков*, *С. А.* Сталинский террор в Сибири. 1928–1941 / С. А. Папков. – Новосибирск : Изд-во РАН, 1997. – 271 с.

30. Полвека в пути : (Очерки о Новосибирском институте инженеров железнодорожного транспорта). – Новосибирск : Зап.-Сиб. кн. изд-во, 1982. – 127 с.

31. Профессора Сибирского государственного университета путей сообщения : биогр. справ. В 3 т. Т. 1, 2 / авт.-сост. В. С. Матвиенко ; Сиб. гос. ун-т путей сообщения. – Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2017. – Т. 1. НИВИТ (1932–1953 гг.). – 141 с. – ISBN 978-5-93461-845-3 ; Т. 2. НИИЖТ (1953–1993 гг.). – 199 с. – ISBN 978-5-93461-846-0.

32. Путевку в жизнь нам дал НИВИТ / Сиб. гос. ун-т путей сообщения. – Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2004. – 224 с. – ISBN 5-93461-129-1.

33. *Семешко*, *П. Т.* Как рабочий человек стал инженером / П. Т. Семешко // Путевку в жизнь нам дал НИВИТ / Сиб. гос. ун-т путей сообщения. – Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2004. – С. 5–18. – ISBN 5-93461-129-1.

34. *Сергеева*, *Н. Л.* Директор НоПИИТа, начальник НИВИТа / Н. Л. Сергеева // Кадры – транспорту. – 2017. – № 18 (10). – 28 апр.

35. СГУПС: вчера, сегодня, завтра : библиогр. указ. / сост. Н. Н. Пайвина; отв. за вып. Л. А. Актуганова ; Сиб. гос. ун-т путей сообщения. – Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2002. – Вып. 1 : Общие вопросы, история. – 203 с.

36. Сибирский государственный университет путей сообщения // 200 лет транспортному образованию в России. – М. : Вече, 2009. – С. 256–267. – ISBN 978-5-9533-4347-3.

37. Советская Сибирь. 1937, 1938, 1940, 1952.

38. Страницы истории Сибирского государственного университета путей сообщения (СГУПСа – НИИЖТа – НИВИТа) / под общ. ред. засл. деятеля науки РФ, д-ра техн. наук, проф. К. Л. Комарова. – Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2002. – 448 с.

39. Судебная власть в России : история, документы. В 6 т. Т. 5. Советское государство / отв. ред. Р. С. Мулукаев, А. Я. Малыгин. – М. : Мысль, 2003. – 829 с.

40. *Тепляков*, *А. Г.* Машина террора: ОГПУ–НКВД Сибири в 1929–1941 гг. – М., 2008. – 632 с. – ISBN 978-5-91022-102-8.

41. *Тепляков*, *А. Г.* Чужой среди своих: комиссар, чекист, военный разведчик Владимир Шишковский / А. Г. Тепляков // Развитие территорий. – 2018. – № 3 (13). – С. 12–18.

42. Традиции НИВИТа – НИИЖТа – СГУПСа / авт.-сост. П. В. Грес. – 2-е изд., доп. – Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2007. – 412 с. – ISBN 5-93461-140-2.

43. Тридцатилетие Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта : краткий очерк / Новосиб. ин-т инженеров железнодорожного транспорта. – Новосибирск, 1962. – 114 с.

44. Труды Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта. – Новосибирск : Типография № 1 Уполкрайлита, 1935. – Вып. 1. – 67 с.

45. Труды Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта. – Томск : Красное знамя, 1936. – Вып. 2. – 101 с.

46. Школа командиров транспорта : юбил. сб. 1932–1952 / Новосиб. ин-т военных инженеров железнодорожного транспорта. – Новосибирск, 1952. – 89 с.

47. *Хандорин*, *В. Г.* Политическая эволюция сибирской интеллигенции. URL: https://64vlad.livejournal.com/1313.html (дата обращения: 15.01.2021).

48. «Это наша с тобой биография…»: сборник документов и фотографий. К 70-летию научно-технической библиотеки / сост. Л. А. Актуганова, Л. В. Виберг. – Новосибирск : Оригинал, 2002. – 85 с.

Приложение 1

Хроника учебно-производственной и социально-политической жизни НИВИТа (сентябрь 1934 – июнь 1941 г.)

Дата	Событие / мероприятие	Источник
1934 год		
1 сентября	Общий контингент обучающихся в институте на начало 1934/35 учеб. г. – 1 055 студентов	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 1
9 сентября	Новосибирский путейско-строительный институт инженеров транспорта (НоПИИТ) реорганизован в НИВИТ – Новосибирский институт военных инженеров железнодорожного транспорта с тремя факультетами	Постановление Совета труда и обороны СССР от 10 июля 1934 г. ; Приказ народного комиссара обороны СССР и народного комиссара путей сообщения СССР № 129 от 9 сентября 1934 г.
Сентябрь	Проведена врачебно-контрольная комиссия на предмет годности слушателей НИВИТа для обучения в военизированном вузе (отсев 106 чел.)	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 2 ; Кадры – транспорту. 1934. № 1 (69). 10 сент.
12 октября	Начата подготовительная работа по изданию сборника «Институт на уборке»	Кадры – транспорту. 1934. № 7 (74). 12 окт.; № 8 (75). 20 окт.
27 октябрь	Образована инициативная группа и организационное бюро по созданию в институте университета культуры	Кадры – транспорту. 1934. № 11–12 (79–80). 7 нояб.; Москалев П. И. Летопись НИВИТа – НИИЖТа за 60 лет… С. 7.
Октябрь – ноябрь	Проведение общепартийной чистки в партийной организации института	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 22 об. ; Кадры – транспорту. 1934. № 9 (76). 28 окт. ; № 13 (81). 14 нояб.
15 ноября	Участие коллектива НИВИТа в перевыборах депутатов местных советов народных депутатов	Кадры – транспорту. 1934. № 13 (81). 14 нояб.
10 декабря	Общее собрание слушателей, научных работников и служащих НИВИТа, посвященное памяти С. М. Кирова (принята резолюция)	Кадры – транспорту. 1934. № 18–19 (86–87). 10 дек.
21 декабря	Опубликованы выводы и предложения партийной комиссии по чистке первичной парторганизации НИВИТа	Кадры – транспорту. 1934. № 22–23 (90–91). 21 дек.
23 декабря	Собрание коллектива слушателей, научных работников и служащих НИВИТа в связи с сообщением об итогах расследования дела по убийству С. М. Кирова	Кадры – транспорту. 1934. № 23–24 (92–93). 28 дек.
	Опубликованы итоги персональной чистки по НИВИТу (списки исключенных из рядов ВКП(б))	Кадры – транспорту. 1936. № 23–24 (92–93). 28 дек.
1935 год		
Январь	Общее собрание слушателей, научных работников и рабочих НИВИТа по поводу приговора Военной коллегии Верховного суда СССР по делу Г. Е. Зиновьева, Л. Б. Каменева и других	Кадры – транспорту. 1935. № 29 (97). 26 янв.
26 января	Митинг слушателей, научных работников, рабочих и служащих НИВИТа по поводу скоропостижной смерти члена Политбюро ЦК ВКП(б) В. В. Куйбышева	Кадры – транспорту. 1935. № 30 (98). 31 янв.
Февраль	Принято решение о создании кабинета специальных дисциплин при кафедре «Военные сообщения» (ВОСО)	Кадры – транспорту. 1935. № 7 (100). 17 февр.

Продолжение прил. 1

Дата	Событие / мероприятие	Источник
10 февраля	Общее собрание парторганизации НИВИТа по поводу осуждения антипартийных взглядов преподавателя кафедры социально-экономических дисциплин К. Лайзана на деятельность троцкистско-зиновьевской оппозиции	Кадры – транспорту. 1935. № 7 (100). 17 февр.
17 февраля	Общее собрание коллектива НИВИТа, посвященное XVI годовщине Рабоче-крестьянской Красной армии	Кадры – транспорту. 1935. № 8 (101). 23 февр.
Февраль	В институте введена в эксплуатацию электротехническая лаборатория	
24 марта	Выпуск курсов командного состава	Кадры – транспорту. 1935. № 10 (103). 23 марта
Март	НИВИТ принял обязательства по участию в третьем туре Всесоюзного социалистического соревнования вузов, втузов и техникумов	
1–7 мая	Посещение института преподавателями ЛИИЖТа с целью обмена опытом учебно-методической работы	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 21 ; Кадры – транспорту. 1935. № 18 (111). 10 июня
Май	Митинг слушателей, научных работников, рабочих и служащих НИВИТа в связи с авиационной катастрофой самолета «Максим Горький»	Кадры – транспорту. 1935. № 17 (110). 28 мая
	Создано подсобное хозяйство института – сельскохозяйственная ферма	Кадры – транспорту. 1940. № 41 (305). 27 нояб.
Май – июнь	Институт увеличил посевные площади подсобного хозяйства (фермы) до 86 га	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 17
Июнь	Велопробег команды слушателей НИВИТа по маршруту Новосибирск – Москва для вручения рапорта наркомам Л. М. Кагановичу и К. Е. Ворошилову	Кадры – транспорту. 1935. № 18 (111). 10 июня ; Москалев П. И. Летопись НИВИТа – НИИЖТа за 60 лет… С. 10.
Июль	Защита дипломных проектов и выпуск по итогам 1934/35 учеб. г. 129 молодых специалистов	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 11
Июнь – июль	**Проведены первые военно-полевые сборы слушателей НИВИТа** на базе Юргинского полигона Сибирского военного округа	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 18 ; Кадры – транспорту. 1936. № 8 (134). 23 февр.
Июль	Восхождение команды слушателей (10 чел.) на восточную вершину горы Белухи	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 19 ; Кадры – транспорту. 1935. № 31 (125). 11 дек.
	Подведены итоги работы коллектива НИВИТа за 1934/35 учеб. г.	Кадры – транспорту. 1935. № 20 (114). 22 июля
Июль – август	Производственная (строительная) практика слушателей III, IV и V курсов института	Кадры – транспорту. 1935. № 21 (115). 6 сент.
6 ноября	Опубликованы основные достижения вуза в честь VII годовщины Октября	Кадры – транспорту. 1935. № 27 (121). 6 нояб.
9–11 ноября	Состоялась олимпиада самодеятельного искусства	Кадры – транспорту. 1935. № 26 (120). 30 окт. ; № 28 (122). 20 нояб.
Ноябрь	Принято решение партийной организации института об исключении из партии бывшего председателя депутатской группы А. Д. Пузо за антипартийное поведение	Кадры – транспорту. 1935. № 28 (122). 20 нояб.

Продолжение прил. 1

Дата	Событие / мероприятие	Источник
Ноябрь	Выезд представителей института в Томск (ТЭМИИТ) для заключения договора о социалистическом соревновании, обмена опытом работы	Кадры – транспорту. 1935. № 31 (125). 11 дек.
Декабрь	Введена в эксплуатацию лаборатория СЦБ и связи	Кадры – транспорту. 1935. № 31 (125). 11 дек.
	Оборудован кабинет подвижного состава	Кадры – транспорту. 1935. № 31 (125). 11 дек.
	Полковник В. М. Шишковский назначен заместителем начальника института по военной работе	Кадры – транспорту. 1935. № 31 (125). 11 дек.
25 декабря	Обнародованы итоги проверки партийных документов в парторганизации НИВИТа, в результате которой 25 чел. (18 % общего состава) исключены из членов ВКП(б)	Кадры – транспорту. 1935. № 32 (126). 25 дек.
1936 год		
Январь	Организовано бюро связи со слушателями, окончившими институт	Приказ по НИВИТу № 1 от 02.01.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32, Л. 1 ; Кадры – транспорту. 1935. № 31 (125). 11 дек.
	Приказ начальника института о создании методического кабинета при учебной части. Заведующим кабинетом назначен профессор В. Е. Еврейсков	Приказ по НИВИТу № 2 от 03.01.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 3
11 января	Первый институтский слет ударников учебы	Кадры – транспорту. 1936. № 4 (130). 17 янв.
15 января	**Пропастин Сергей Емельянович** освобожден от должности начальника НИВИТа. В соответствии с телеграммой начальника ЦОПКадра НКПС № 51 от 11.01.1936 дела и должность руководителя вуза сдал полковнику В. М. Шишковскому	Приказ НКПС при СНК СССР № ЦЛГ/6 ; Приказ по НИВИТу № 13-а от 05.01.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 15
24 января	Опубликован договор социалистического соревнования между Новосибирским институтом военных инженеров железнодорожного транспорта и Томским электромеханическим институтом инженеров железнодорожного транспорта	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 20. Л. 1–6 ; Кадры – транспорту. 1936. № 5 (131). 24 янв.
25 января	**Шишковский Владимир Михайлович** вступил в должность начальника института	Приказ по НИВИТу № 19-а от 25.01.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 23
	В институте создан штаб по поддержке и развитию стахановского движения. В состав штаба назначены: председатель Н. С. Мещеряков, проф. В. Е. Еврейсков, ассистент В. А. Голиков	Приказ по НИВИТу № 19 от 25.01.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 22
26 января	Старт женского лыжного перехода по маршруту Новосибирск – Красноярск, посвященный X съезду ВЛКСМ (команда в составе пяти слушательниц института)	Кадры – транспорту. 1936. № 6 (132). 26 янв.; № 8 (134). 23 февр.

Продолжение прил. 1

Дата	Событие /мероприятие	Источник
29 января – 27 февраля	Организован лыжный переход слушателей по маршруту Бийск – Белуха – Семипалатинск протяженностью 1 360 км горного пути	Кадры – транспорту. 1936. № 1 (127). 3 января ; № 8 (134). 23 февр.; № 9 (135). 2 марта ; Москалев П. И. Летопись НИВИТа – НИИЖТа за 60 лет… С. 8.
30 января – 22 февраля	Работа комплексной бригады НИВИТа на железнодорожном узле им. Р. Эйхе с целью организации работы и выработки основных технологических норм будущей сортировочной станции (ст. Инская)	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 16. Л. 23
Февраль	Создана касса взаимопомощи при месткоме профсоюза с целью выдачи денежных ссуд рабочим, служащим и слушателям института	Приказ по НИВИТу № 32 от 09.02.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 36
16 февраля	Впервые проведено двухчасовое занятие в противогазах (группа 42) – выполнено курсовое проектирование сегментной фермы по дисциплине «Эксплуатация железных дорог»	Кадры – транспорту. 1936. № 8 (134). 23 февр ; Приказ по НИВИТу № 81 от 11.04.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 57
Февраль	Назначена дополнительная зачетная сессия (13, 15 и 17 февраля) для сдачи экзаменов и зачетов слушателями, получившими неудовлетворительные оценки в зимнюю сессию	Приказ по НИВИТу № 33-а от 10.02.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 384 ; Кадры – транспорту. 1936. № 9 (135). 2 марта
14 марта	Постановление Президиума Всесоюзного комитета по высшему техническому образованию при СНК СССР «О Новосибирском институте военных инженеров транспорта» по результатам проверки работы института	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 21. Л. 9–12
Апрель	Принято положение о физкультурных соревнованиях 1936 г. на переходящий приз института Красное знамя	Приказ по НИВИТу № 80 от 10.04.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 56
Май	Состоялся литературно-художественный вечер самодеятельности, посвященный творчеству А. С. Пушкина	Приказ по НИВИТу № 90-а от 04.05.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32, Л. 72
Июнь – июль	Проведены вторые военно-полевые сборы слушателей НИВИТа на базе Юргинского полигона Сибирского военного округа	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 16. Л. 21–22 об. ; Приказ по НИВИТу № 90 от 09.05.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 74
Июнь	По итогам 1935/36 учеб. г. институт выпустил 149 молодых специалистов	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 16. Л. 2 об.
	Осуществлен спортивно-туристский поход слушателей НИВИТа (6 чел.) по Туруханскому краю с целью сбора материалов о политической ссылке и Гражданской войне в Сибири	Приказ по НИВИТу № 108 от 10.06.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32, Л. 102 ; Кадры – транспорту. 1936. № 1 (132). 25 сент.
	Проведено прикрепление операционных штабов научно-исследовательского сектора (НИС) к соответствующим кафедрам института в целях осуществления научного руководства и усиления научно-исследовательской работы	Приказ по НИВИТу № 116-а от 25.06.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32, Л. 105 об.

Продолжение прил. 1

Дата	Событие /мероприятие	Источник
Август	Принято решение о создании кабинета социально-экономических наук	Приказ по НИВИТу № 151-а от 09.08.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 159
13 августа	**Матвеев Николай Иванович** назначен начальником Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта	Приказ народного комиссара путей сообщения СССР от 13 авг. 1936 г. № ЦГЛ/75
Август	Ликвидирован факультет «Здания на транспорте», а соответствующая специальность отнесена к факультету «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство»	Москалев П. И. Летопись НИВИТа – НИИЖТа за 60 лет… С. 10. (В своей работе автор ошибочно относит это событие к 1937 г. – *А. Д.*)
Сентябрь	Секретарем партийного комитета ВКП(б) НИВИТа избрана Е. И. Кочкина	Личный листок по учету кадров Кочкиной Екатерины Игнатьевны // ГАНО. Ф. П-4. Оп. 18. Д. 6075. Л. 1 об.
Октябрь	Создана постоянная редакционная коллегия для редактирования научного сборника «Труды НИВИТа»	Приказ по НИВИТу № 203-а от 20.10.1936 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32. Л. 208
1937 год		
1 января	Проведен День ударника (в НИВИТе 19 отличников и 333 ударников)	Кадры – транспорту. 1937. № 1 (147). 1 янв.
6 января	Участие преподавателей и слушателей (в качестве инструкторов и счетчиков) в проведении Всесоюзной переписи населения	
22 января	Опубликован календарный план массовых мероприятий на зимний каникулярный период с 24 января по 6 февраля 1937 г.	Кадры – транспорту. 1937. № 3 (149). 22 янв.
23 января	Команда НИВИТа командирована в г. Москву для участия в отборочных соревнованиях по гимнастике (5 чел.)	Приказ по НИВИТу № 12 от 20.05.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 498
25 января – 10 февраля	Организована экскурсия в Москву для лучших пропагандистов института	Кадры – транспорту. 1937. № 2 (148). 12 янв.
27 января	Митинг слушателей, профессоров, преподавателей и командного состава НИВИТа по поводу приговора Военной коллегии Верховного суда СССР по делу антисоветского параллельного троцкистского центра	Кадры – транспорту. 1937. № 4 (150). 2 февр.
Январь	Спортивный коллектив НИВИТа принят в добровольное спортивное общество «Локомотив» с непосредственным подчинением центральному совету спортобщества	Кадры – транспорту. 1937. № 3 (149). 22 янв.
2 февраля	В газете «Кадры – транспорту» опубликованы материалы о махинациях и хищениях в подсобных предприятиях института	Кадры – транспорту. 1937. № 4 (150). 2 февр.
3 февраля	Состоялось внеочередное заседание парткома НИВИТа по поводу публикации в газете «Советская Сибирь» критической статьи «Выше большевистскую бдительность»	Кадры – транспорту. 1937. № 5 (151). 10 февр.
5 февраля	По результатам ревизии хозяйственной и финансовой деятельности отдела подсобных предприятий института раскрыта группа лиц, занимавшихся крупными махинациями, воровством государственных средств (дело Маркварта)	Приказ по НИВИТу № 22-а от 05.02.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 479–481 ; Кадры – транспорту. 1937. № 5 (151). 10 февр.

Продолжение прил. 1

Дата	Событие /мероприятие	Источник
11 февраля	В клубе НИВИТа состоялся Пушкинский вечер, посвященный 100-летию со дня смерти А. С. Пушкина	Кадры – транспорту. 1937. № 3 (149). 22 янв.
14 февраля	Организована бригада для разработки планового задания на проектирование развития института. Председатель – д-р техн. наук, проф. Н. М. Абрамов	Приказ по НИВИТу № 22-в от 09.02.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 475
	Создана комиссия по проверке библиотечного хозяйства НИВИТа и рабфака. Председатель – П. А. Холопов	Приказ по НИВИТу № 16 от 14.02.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 462
19 февраля	Траурный митинг слушателей, рабочих и преподавателей института в связи со смертью члена Политбюро ЦК ВКП(б), народного комиссара тяжелой промышленности СССР Г. К. Орджоникидзе	Кадры – транспорту. 1937. № 7 (153). 22 февр.
20 февраля	Совещание отличников и ударников учебы, посвященное подведению итогов первого семестра 1936/37 учеб. г.	Кадры – транспорту. 1937. № 6 (152). 27 февр.
23 февраля	Специальный выпуск газеты «Кадры – транспорту» с программой комсомольского кружка по изучению основных моментов истории ВКП(б)	Кадры – транспорту. 1937. № 8 (154). 23 февр.
24 февраля	Осуществлен лыжный поход на Чуйские Альпы с покорением в зимних условиях горного пика Ольга	Приказ по НИВИТу № 32-б от 22.02.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 421
25 февраля – 4 февраля	Состоялся лыжный переход слушателей (5 чел.) по маршруту Новосибирск – Томск – Новосибирск, доставивших ТЭМИИТу вызов на социалистическое соревнование	Приказ по НИВИТу № 32-б от 22.02.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 422 ; Кадры – транспорту. 1937. № 3 (149). 22 янв. ; № 6 (152). 27 февр.
27 февраля	В институте проведен контрольный диктант по русскому языку	Приказ по НИВИТу № 43-а от 28.02.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 440
7 марта	Утверждено положение о порядке распределения жилой площади в общежитиях института	Приказ по НИВИТу № 39 от 07.03.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 399
11 марта	Издан праздничный приказ и проведен юбилейный вечер в честь пятилетия факультета «Движение и грузовая работа» (создан в 1932 г. на базе Восточно-Сибирского института инженеров железнодорожного транспорта)	Приказ по НИВИТу № 42-а от 11.03.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 398 ; Кадры – транспорту. 1937. № 11 (157). 22 марта
30 марта	Первый в истории вуза день открытых дверей для учащихся средних школ Томской железной дороги	Кадры – транспорту. 1937. № 15 (161). 16 апр.
31 марта	Совещание отличников, профессорско-преподавательского состава и руководства института по новому проекту договора о соревновании с ТЭМИИТом	
Март – апрель	Политическая кампания в институте по разоблачению и разгрому так называемых предельщиков и врагов народа	Кадры – транспорту. 1937. № 9 (155). 8 марта ; № 11 (157). 22 марта ; № 13 (159). 2 апр. ; № 15 (161). 16 апр. ; № 16 (162). 19 апр.

Продолжение прил. 1

Дата	Событие /мероприятие	Источник
11–14 апреля	Общее собрание актива НИВИТа (400 чел.) «Об итогах работы пленума ЦК ВКП(б)», на котором руководство института было подвергнуто резкой критике	Кадры – транспорту. 1937. № 16 (162). 19 апр.
Апрель	Проведена агитационная работа среди преподавателей и слушателей по подписке и распространению облигаций госзайма четвертого года второй пятилетки	Приказ по НИВИТу № 70-б от 22.04.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 339
Май	Организован институтский вокальный ансамбль, который занял первое место в городском конкурсе среди 16 участников	Москалев П. И. Летопись НИВИТа – НИИЖТа за 60 лет… С. 10.
13 июня	Митинг слушателей, профессорско-преподавательского и обслуживающего состава НИВИТа по поводу приговора Специального судебного присутствия Верховного суда СССР по делу измены высшего начальствующего и командного состава РККА (дело Тухачевского и др.)	Кадры – транспорту. 1937. № 21 (167). 15 июня
15 июня	Утвержден состав приемной комиссии по набору слушателей в институт на 1937/38 учеб. г.	Приказ по НИВИТу № 99 от 15.06.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 256
16 июня	Утвержден тематический план научно-исследовательских работ НИВИТа и его финансирование на 1937 г.	Приказ по НИВИТу № 100-а от 16.06.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 255
25 июня	Состоялся третий выпуск НИВИТа: дипломы командиров железнодорожного транспорта вручены 70 выпускникам института	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 5 ; Кадры – транспорту. 1937. № 22 (168). 29 июня
Июнь – июль	Третьи военно-полевые сборы слушателей НИВИТа на базе юргинских лагерей Сибирского военного округа (II и IV-е курсы – июнь, I и III курсы – июль)	Кадры – транспорту. 1937. № 18 (164). 14 мая ; Приказ по НИВИТу № 142 от 09.08.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 172
4 июля	Создана аттестационная комиссия на предмет представления слушателей, окончивших НИВИТ, к присвоению воинских званий	Приказ по НИВИТу № 114 от 04.07.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 233
Июль	Принято решение о ликвидации базового рабфака НИВИТа	Приказ по НИВИТу № 113-а от 04.07.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 234
Июль – август	Производственная практика слушателей III, IV и IV курсов института	Приказ по НИВИТу № 118-а от 09.07.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 214
7 августа	Приказом Народного комиссариата путей сообщения СССР снят с работы заместитель начальника института по учебной и научной работе Я. М. Орлик (репрессирован)	Приказ Народного комиссариата путей сообщения СССР от 7 августа 1937 г. № ЦГЛ/1090 ; Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 156 ; Кадры – транспорту. 1938. № 12 (198). 31 марта
1 сентября	Общий контингент обучающихся в институте на начало 1937/38 учеб. г. – 1 196 слушателей. Новый набор – 275 чел.	ГАНО. Ф. р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 3, 15
2 сентября	Создана комиссия по просмотру и изъятию из фондов библиотеки негодной и устаревшей технической литературы	Приказ по НИВИТу № 160-а от 02.09.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 134

Продолжение прил. 1

Дата	Событие /мероприятие	Источник
Сентябрь	В институте ударными темпами проведена подписка на государственный займ «Укрепление обороны страны»	Кадры – транспорту. 1937. № 23 (169). 2 сент.
4 сентября	Состоялся митинг слушателей, преподавателей и командного состава по поводу потопления советских теплоходов «Благоев» и «Тимирязев»	Кадры – транспорту. 1937. № 23 (169). 2 сент.
5 сентября	Проведен контрольный диктант по русскому языку, который выявил неудовлетворительные знания большинства слушателей по данной дисциплине	Приказ по НИВИТу № 170-а от 17.09.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 128
15 сентября	Специальный выпуск газеты «Кадры – транспорту» с программой по истории ВКП(б) для партийных кружков	Кадры – транспорту. 1937. № 26 (172). 16 сент.
22 сентября	Утвержден состав комиссии и начата работа по подготовке и проведению празднования 20-летия Октября	Кадры – транспорту. 1937. № 27 (173). 27 сент. ; № 28 (174). 11 окт.
Сентябрь	Завершена работа по созданию сети партийно-комсомольского политического просвещения (кружки по изучению истории ВКП(б) нормального и повышенного типа)	Кадры – транспорту. 1937. № 23 (169). 2 сент.
10 октября	Профессор В. Е. Еврейсков назначен начальником научно-исследовательского сектора при учебной части института	Приказ по НИВИТу № 182 от 10.10.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 109
12 октября	Состоялся общеинститутский митинг, посвященный Постановлению ВЦИК СССР «О дне выборов в Верховный Совет СССР»	Кадры – транспорту. 1937. № 29 (175). 17 окт.
19 октября	Секретарь парткома НИВИТа Е. И. Кочкина выдвинута на должность секретаря Новосибирской окружной избирательной комиссии по выборам в Верховный Совет СССР	ГАНО. Ф. П-4. Оп. 18. Д. 6075. Л. 8
23 октября	Обновлен состав библиотечного совета института	Приказ по НИВИТу № 190-б от 23.10.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 90
24 октября	Проведено общее собрание коллектива НИВИТа по выдвижению кандидатов в депутаты Верховного Совета СССР по Новосибирскому избирательному округу (выдвинули К. Е. Ворошилова)	Кадры – транспорту. 1937. № 30 (176). 20 окт.
28 октября	Состоялось заседание учебного совета НИВИТа, на котором был критически рассмотрен вопрос об организации в институте самостоятельной работы студентов	Кадры – транспорту. 1937. № 31 (177). 3 нояб.
29 октября	Освобожден от должности военный заместитель начальника института, полковник В. М. Шишковский, уволенный в запас приказом Народного комиссариата обороны (арестован органами НКВД 2 ноября 1937 г.)	Приказ по НИВИТу № 194-а от 29.10.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 80 ; Кадры – транспорту. 1938. № 12 (198). 31 марта
31 октября – 1 ноября	Состоялось отчетно-выборное комсомольское собрание, признавшее работу комитета комсомола института неудовлетворительной	Кадры – транспорту. 1937. № 31 (177). 3 нояб.
Октябрь	При НИВИТе созданы курсы по повышению квалификации комсостава Томской железной дороги	Приказ по НИВИТу № 188 от 19.10.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 102

Продолжение прил. 1

Дата	Событие /мероприятие	Источник
Октябрь – начало ноября	Художественное оформление учебных корпусов и студенческих общежитий ко дню 20-й годовщины Октябрьской социалистической революции	Приказ по НИВИТу № 213-б от 28.11.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 36
1 ноября	Приступил к работе заместитель начальника НИВИТа по учебной и научной части А. Д. Третьяков (назначен приказом наркома путей сообщения СССР от 19.10.1937 № ЦГЛ/1693)	Приказ по НИВИТу № 196-а от 01.11.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 75
2 ноября	Приказ по институту о перестройке академических занятий и внешкольных форм работы по физкультуре с целью массовой подготовки значкистов ГТО	Приказ по НИВИТу № 197 от 02.11.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 73
13 ноября	Проведен митинг слушателей, преподавателей, командного состава и рабочих НИВИТа в связи с согласием Р. И. Эйхе баллотироваться в депутаты Верховного Совета СССР по Новосибирскому избирательному округу	Кадры – транспорту. 1937. № 34 (180). 19 нояб.
24 ноября	Состоялось общее собрание профессорско-преподавательского и слушательского состава по поводу Постановления СНК СССР «О введении штатных должностей и должностных окладов для профессорско-преподавательского состава в вузах»	Кадры – транспорту. 1937. № 35 (181). 28 нояб.
Ноябрь	Новая волна политической кампании по разоблачению так называемых врагов народа	Кадры – транспорту. 1937. № 31 (177). 3 нояб. ; № 34 (180). 19 нояб. ; № 35 (181). 28 нояб.
Ноябрь – июнь	Для проведения агитационно-массовой работы по выборам в верховные советы СССР и РСФСР институт выделил 380 чел. для работы агитаторами и 40 чел. на агитпункты	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 16
Декабрь	Команда НИВИТа заняла первые места по бегу и плаванию во время пребывания в Центральной военно-спортивной школе НКПС (20 чел. – Севастополь)	Приказ по НИВИТу № 118/б от 07.12.1937 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 37. Л. 22
1938 год		
Январь	В Москву откомандирована команда лыжников из восьми слушателей для участия в соревнованиях среди вузов и втузов, подведомственных НКПС	Приказ по НИВИТу № 14-а от 19.01.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 37
	Организована экскурсия в Москву для 16 слушателей – отличников и ударников учебы	Приказ по НИВИТу № 15 от 20.01.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 41
Февраль	Организован **первый лыжный студенческий агитпоход** для проведения агитмассовой и культурной работы среди железнодорожников Томской магистрали. Заложены основы будущей традиции – ежегодных агитпоходов в зимние каникулы	Москалев П. И. Летопись НИВИТа – НИИЖТа за 60 лет… С. 10–11
	Первый выезд ансамбля песни и пляски НИВИТа на предприятия Томской железной дороги (на концертах присутствовало свыше 7 000 рабочих и служащих)	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 17

Продолжение прил. 1

Дата	Событие /мероприятие	Источник
6 февраля	Команда слушателей-альпинистов (6 чел.) покорила горный пик Комсомола, начала восхождение на Талгарский пик	ГАНО. Ф. р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 18 ; Приказ по НИВИТу № 36 от 22.02.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 91 ; Советская Сибирь. 1938. 8 февр. ; Кадры – транспорту. 1938. № 7 (193). 18 февр.
18–21 февраля	Проведены спортивные соревнования, посвященные 20-й годовщине РККА и Военно-морского флота, в которых приняли участие более 400 слушателей	Приказ по НИВИТу № 33 от 17.02.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 69
Февраль	Команда слушателей НИВИТа совершила пятидневный лыжный переход по маршруту Новосибирск – Сталинск, посвященный 20-й годовщине РККА (12 чел.)	Приказ по НИВИТу № 36 от 22.02.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 91 ; Кадры – транспорту. 1938. № 8 (194). 23 февр.
14 марта	Состоялся митинг слушателей и профессорско-преподавательского состава по поводу приговора Военной коллегии Верховного суда СССР по делу право-троцкистского блока	Кадры – транспорту. 1938. № 10 (196). 19 марта
5 апреля	Выезд агитбригады института в подшефный колхоз им. С. Орджоникидзе (село Быково) для проведения вечера художественной самодеятельности	Приказ по НИВИТу № 38-а от 05.04.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 44. Л. 242 ; Кадры – транспорту. 1938. № 14 (200). 15 апр.
Апрель	Принят новый порядок проведения экзаменационной сессии (согласно решению Всесоюзного комитета по делам высшей школы при СНК СССР)	Кадры – транспорту. 1938. № 14 (200). 15 апр.
30 апреля	Вышла из печати институтская брошюра «За отличную учебу», обобщающая опыт работы отличников	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 4 ; Кадры – транспорту. 1938. № 14 (200). 15 апр.
	Состоялось торжественное заседание коллектива НИВИТа и концерт артистов областной государственной филармонии, посвященный международному празднику 1 Мая	Кадры – транспорту. 1938. № 15 (201). 23 апр.
1 мая	Участие сводного батальона слушателей НИВИТа в гарнизонном военном параде, посвященном международному празднику 1 Мая	Приказ по НИВИТу № 59 от 07.04.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 44. Л. 241
2 мая	Состоялись весенние соревнования по легкой атлетике между факультетами	Кадры – транспорту. 1938. № 17 (203). 5 мая
	Проведены стрелковые соревнования между командами ТЭМИИТа и НИВИТа (Томск)	
16 мая	Собрание представителей коллектива слушателей, преподавателей, рабочих и служащих НИВИТа по выдвижению кандидатов в депутаты Верховного Совета РСФСР	Кадры – транспорту. 1938. № 18 (204). 20 мая
Май	Институтский ансамбль песни и пляски (худрук Захаров) занял I место на краевых соревнованиях художественной самодеятельности	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 17
	Принято решение о реорганизации строевой организационной структуры института: на базе существующих двух факультетов созданы два батальона	Приказ по НИВИТу № 81-в от 14.05.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 197

Продолжение прил. 1

Дата	Событие /мероприятие	Источник
Май	По инициативе комитета комсомола проведена теоретическая конференция на тему «Захватническая война японского империализма в Китае»	Кадры – транспорту. 1938. № 18 (204). 20 мая
31 мая	Отъезд сводного батальона первокурсников в юргинские лагеря	Приказ по НИВИТу № 86-а от 28.05.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 44. Л. 179
Июнь – июль	Четвертые лагерные сборы слушателей НИВИТа на базе Юргинского полигона СибВО	Приказ по НИВИТу № 86-г от 29.05.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 222 ; Д. 43. Л. 227
13–15 июня	Состоялась **первая научно-техническая конференция кафедр НИВИТа**, на которой было заслушано девять докладов	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 11 ; Приказ по НИВИТу № 97 от 09.06.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 44. Л. 144
29 июня	Специальный выпуск институтской газеты «Кадры – транспорту», посвященный новому отряду инженеров железнодорожного транспорта – выпускникам НИВИТа 1938 г.	Кадры – транспорту. 1938. № 19 (21). 29 июня ; Полвека в пути… С. 26.
Июнь	В типографии отпечатан третий выпуск научного сборника «Труды Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта»	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 9
Июль – август	Производственная практика слушателей III, IV и V курсов института на шести железных дорогах страны	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 7 ; Д. 82. Л. 13 об. ; Кадры – транспорту. 1938. № 18 (204). 20 мая
13 июня – 23 сентября	Организация производственной практики слушателей V курса факультета «Постройка железных дорог и путевое хозяйство» в Особом корпусе железнодорожных войск	Приказ по НИВИТу № 104-а от 19.06.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 44. Л. 125
Июнь	Утвержден состав комиссии для рассмотрения аттестаций и присвоения военного звания слушателям, окончившим институт	Приказ по НИВИТу № 101-б от 14.06.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 44. Л. 133
26 июня	День выборов в Верховный Совет РСФСР	Кадры – транспорту. 1938. № 15 (201). 23 апр.
23 июня – 2 августа	Участие представителей института (шести слушателей) в наркоматовских соревнованиях (Севастополь)	Приказ по НИВИТу № 107-а от 22.06.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 44. Л. 118
29 июня	Дипломы инженеров получили 209 выпускников – самый большой довоенный выпуск НИВИТа. На факультете «Движение и грузовая работа» – первый нивитовский выпуск	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 5 ; Приказ по НИВИТу № 113-а от 29.06.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 44. Л. 98
1 июля – 21 августа	Целевое направление группы преподавателей института (12 чел.) на курсы ЦУУЗа НКПС по повышению уровня политической грамотности	Приказ по НИВИТу № 111-а от 27.06.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 321
Июль	Проведена реорганизация и передача в ведение научно-исследовательского сектора вуза хозрасчетной организации «НИВИТ-проект»	Приказ по НИВИТу № 122-а от 10.07.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 366
	Целевое направление очередной группы преподавателей института (9 чел.) на курсы по повышению политического уровня	Приказ по НИВИТу № 131 от 22.07.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 402
	Первый массовый прием на работу в качестве преподавателей выпускников вуза, окончивших НИВИТ в 1938 г. (9 чел.)	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 53. Л. 12 ; Приказ по НИВИТу № 131 от 22.07.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 402

Продолжение прил. 1

Дата	Событие /мероприятие	Источник
23–26 августа	Сборная мужская команда института заняла первое место на летней спартакиаде железных дорог Сибири и Дальнего Востока, посвященной 20-летию комсомола (Красноярск)	Приказ по НИВИТу № 201 от 06.11.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 625
27 сентября	Создана постоянно действующая комиссия по кинофикации учебного процесса под председательством А. Д. Третьякова – заместителя начальника института по учебной и научной работе	Приказ по НИВИТу № 173-а от 27.09.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 578
Сентябрь	В институт принято 262 чел., из них 80 % закончили рабфак	Москалев П. И. Летопись НИВИТа – НИИЖТа за 60 лет... С. 10
25 сентября	Утвержден состав ученого совета НИВИТа на 1938/39 учеб. г. в количестве 37 чел.	Приказ по НИВИТу № 171 от 25.09.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 573
29 сентября	Издан приказ по институту о порядке хранения учебных планов	Приказ по НИВИТу № 176-е от 29.09.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 584
Октябрь	Организован и проведен **слет отличников**	Москалев П. И. Летопись НИВИТа – НИИЖТа за 60 лет… С. 10
23 октября	Образован библиотечный совет при научно-технической библиотеке института под председательством канд. физ.-мат. наук, доц. Л. К. Кудряшова	Приказ по НИВИТу № 191-а от 23.10.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 610
Декабрь	Институтский ансамбль песни и пляски завоевал I место по Западно-Сибирскому краю	Москалев П. И. Летопись НИВИТа – НИИЖТа за 60 лет… С. 11
	На основе приказа Всесоюзного комитета по делам высшей школы при СНК СССР в НИВИТе началась целевая подготовка слушателей для участия во Всесоюзной переписи населения	Приказ ВКВШ при СНК СССР № 2861 от 01.12.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 45. Л. 2
	При библиотеке института открыты шестимесячные курсы по повышению квалификации библиотечных работников	Приказ по НИВИТу № 225-а от 22.12.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 43. Л. 704
1939 год		
17 января	Слушатели и сотрудники института приняли активное участие в проведении Всесоюзной переписи населения (НИВИТ выделил 57 инструкторов-контролеров, 210 счетчиков)	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 21 ; Кадры – транспорту. 1939. № 2 (219). 10 янв.
20 января	В Москву откомандирована команда из девяти слушателей для участия в соревнованиях по лыжам среди вузов, подведомственных НКПС	Приказ по НИВИТу № 26 от 20.01.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 505
24 января – 6 февраля	Вокальный ансамбль художественной самодеятельности НИВИТа (42 чел.) во время зимних каникул дал 18 концертов для работников Томской железной дороги	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 22 ; Кадры – транспорту. 1939. № 5 (222). 7 февр.
25 января – 30 января	Команда лыжников-нивитовцев (7 слуш.) совершила агитпереход Новосибирск – Томск	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 23 ; Приказ по НИВИТу № 32 от 24.01.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 499 ; Кадры – транспорту. 1939. № 5 (222). 7 февр.
27 января	Опубликован план проведения зимних каникул слушателями и профессорско-преподавательским составом НИВИТа с 26 января по 7 февраля 1939 г.	Кадры – транспорту. 1939. № 4 (221). 27 янв.

Продолжение прил. 1

Дата	Событие /мероприятие	Источник
Январь	Проведена комплексная проверка работы руководства и парткома НИВИТа бригадой Новосибирского горкома ВКП(б) и профсоюза Томской железной дороги (по материалам критических выступлений, опубликованных в газете «Кадры – транспорту»)	Кадры – транспорту. 1939. № 4 (221). 27 янв.
3 февраля	Мужская и женская команда НИВИТа заняли первое место на лыжных студенческих соревнованиях среди вузов и техникумов Новосибирска	Кадры – транспорту. 1939. № 5 (222). 7 февр.
11 февраля	Состоялось совещание отличников и ударников учебы, посвященное итогам первого семестра	Кадры – транспорту. 1939. № 6 (223). 15 февр.
Февраль	В программу обучения слушателей НИВИТа введено преподавание дисциплины «Основы марксизма-ленинизма»	Приказ ВКВШ при СНК СССР от 11.01.1939 г. ; ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 20 об. ; Приказ по НИВИТу № 66 от 11.02.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 405
	Впервые проведена военно-тыловая игра со слушателями VI курсов обоих факультетов по теме «Организация и работа армейского тыла (органов и войск ВОСО) в наступательной операции армии»	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 19 ; Приказ по НИВИТу № 63 от 09.02.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 468
	Команда НИВИТа заняла 1-е место в военизированной лыжной эстафете и кроссе в честь 1-й годовщины выборов в Верховный Совет СССР	Приказ по НИВИТу № 87 от 22.02.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 442
25 февраля – 2 марта	Состоялась вторая научно-техническая конференция кафедр НИВИТа, посвященная проблемам 3-го пятилетнего плана. На пленарном заседании заслушано пять докладов	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 16 ; Кадры – транспорту. 1939. № 8 (225). 2 марта
10 марта	Научно-технический совет НКПС при СНК СССР утвердил тематический план научно-исследовательской работы НИВИТа на 1939 г. в объеме 32 тем	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 15 ; Приказ по НИВИТу № 138 от 03.04.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 383
	Опубликовано обращение участников второй научно-технической конференции ко всем инженерам, техникам, стахановцам-кривоносовцам, ко всей интеллигенции Томской железной дороги	Кадры – транспорту. 1939. № 10 (227). 10 марта
10–15 марта	Коллектив художественной самодеятельности НИВИТа (ансамбль песни и пляски, драматический кружок и шесть солистов) заняли первые места на областной олимпиаде народного творчества, посвященной XVIII съезду ВКП(б)	Приказ по НИВИТу № 131 от 01.04.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 390
24 марта	Проведена **первая оборонно-спортивная эстафета между командами курсов** на розыгрыш Оборонно-спортивного кубка НИВИТа. Положено начало будущей оборонно-спортивной эстафете НИВИТа – НИИЖТа – СГУПСа	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 23 об. ; Кадры – транспорту. 1939. № 14 (231). 18 марта ; Москалев П. И. Летопись НИВИТа – НИИЖТа за 60 лет… С. 11

Продолжение прил. 1

Дата	Событие /мероприятие	Источник
Апрель	Создан факультет особого назначения (ФОН), занимавшийся повышением квалификации командного состава Томской железной дороги. Первым начальником был назначен П. А. Холопов	Москалев П. И. Летопись НИВИТа – НИИЖТа за 60 лет… С. 11
17–23 апреля	Участие представителей вуза во второй областной конференции молодых научных работников Новосибирской области (Томск)	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 16 ; Кадры – транспорту. 1939. № 18 (235). 15 апр.
18 апреля	Организована и проведена первая теоретическая конференция профессорско-преподавательского и командного состава НИВИТа, самостоятельно изучающего историю ВКП(б)	Кадры – транспорту. 1939. № 18 (235). 15 апр. ; № 23 (240). 15 мая
24, 30 марта, 18 апреля	Проведен день открытых дверей для выпускников десятых классов средних школ	Кадры – транспорту. 1939. № 20 (237). 26 апр.
1 мая	Сводный батальон института (400 чел.) принял участие в первомайском параде Новосибирска	Приказ по НИВИТу № 164 от 29.04.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 355
30 мая – 30 июня	Лагерные сборы слушателей НИВИТа на базе Юргинского полигона Сибирского военного округа	Приказ по НИВИТу № 188 от 26.05.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 316–325 ; Кадры – транспорту. 1939. № 25 (242). 30 мая
Июнь	За отчетный 1938/39 учеб. г. НИВИТ выпустил 158 молодых специалистов.	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 7
1 июня – 31 июля	Организована производственная практика слушателей IV–V курсов факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» на предприятиях системы НКПС	Приказ по НИВИТу № 185 от 22.05.1939; № 196 от 31.05.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 334–336, 304–307
25 июня	Команда института направлена в Москву для участия во Всесоюзных соревнованиях по гимнастике между втузами, техникумами и техшколами системы НКПС (6 чел.)	Приказ по НИВИТу № 233 от 25.06.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 218
29 июня	Специальный выпуск институтской газеты «Кадры – транспорту», посвященный новому отряду инженеров железнодорожного транспорта – выпускникам НИВИТа 1939 г. Осуществлен второй выпуск инженеров-движенцев	Кадры – транспорту. 1939. № 26 (243). 29 июня
3–19 июля	Геодезическая практика слушателей II курса факультета «Движение и грузовая работа». Впервые задействована новая площадка – полигон около ст. Шелковичиха	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 82. Л. 12 об. ; Приказ по НИВИТу № 250 от 04.07.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 227–228
10 июля – 1 августа	Целевое направление преподавателей института на курсы повышения квалификации преподавательского состава (8 чел.)	Приказ по НИВИТу № 254 от 07.07.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 222
20 июля	Представители института (24 слуш.) направлены в военно-спортивную школу НКПС (Севастополь) для сдачи норм на значок ГТО 2-й ступени	Приказ по НИВИТу № 268 от 20.07.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 164
23–27 июля	Баскетбольная команда НИВИТа заняла первое место (среди десяти коллективов железной дороги и двух вузов) на летней спартакиаде ЦС спортивного общества «Локомотив Восток» (Красноярск)	Кадры – транспорту. 1939. № 36 (253). 20 окт.

Продолжение прил. 1

Дата	Событие /мероприятие	Источник
1–17 августа	Участие команды НИВИТа (57 слушателей) в соревнованиях альпиниады (Алма-Ата) спортобщества «Локомотив Восток» (восхождение на пик Комсомола)	Приказ по НИВИТу № 285 от 29.07.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 139 ; Кадры – транспорту. 1939. № 29 (245). 2 сент.
23 августа	Заместителем начальника института по учебной и научной работе назначен Леонид Федорович Комаров	Приказ НКПС при СНК СССР № ЦГЛ/1889 от 23.08.1939 ; Приказ по НИВИТу № 331 от 15.09.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ) Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 122
31 августа	В связи с убытием полковника Н. А. Нартова к новому месту службы врио военного заместителя начальника НИВИТа назначен майор А. Н. Соснов	Приказ по НИВИТу № 313 от 31.08.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ) Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 147
1 сентября	Создана самостоятельная кафедра физической культуры (вместо существовавшей предметной комиссии по физической культуре). Первым начальником кафедры назначен Г. Д. Бабкин	Приказ по НИВИТу № 321 от 05.08.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 84
1–30 сентября	Организована общестроительная производственная практика слушателей III курса факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» на железных дорогах	Приказ по НИВИТу № 255 от 07.07.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 61. Л. 171 ; Кадры – транспорту. 1939. № 28 (245). 1 сент.
1 июня – 31 июля	Организована производственная практика слушателей III, IV курсов факультета «Движение и грузовая работа» на предприятиях системы НКПС, на железных дорогах страны	Кадры – транспорту. 1939. № 27 (244). 25 авг. ; № 30 (247). 15 сент. ; № 38 (255). 15 нояб.
1–31 августа	Военно-производственная практика в органах ВОСО слушателей V курса факультета «Движение и грузовая работа»	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 19 об.
Сентябрь	Мужской ансамбль песни и пляски НИВИТа (рук. Л. И. Бляхер) награжден первой премией на I Новосибирской областной олимпиаде народного творчества	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111, Л. 22 об. ; Кадры – транспорту. 1939. № 29 (246). 5 сент.
1 октября	Введена служба контрольно-пропускного пункта на территорию НИВИТа	Приказ по НИВИТу № 335 от 21.09.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 117
8 октября	Исполнение обязанностей заместителя начальника института по военной работе возложено на полковника А. А. Тиммермана, назначенного на эту должность приказом Наркомата обороны СССР	Приказ по НИВИТу № 359 от 08.10.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 91
15 октября	Утверждено положение о Доске почета института	Кадры – транспорту. 1939. № 35 (252). 17 окт.
1 ноября	Учебные занятия в институте переведены на поточную систему	Приказ по НИВИТу № 386 от 28.10.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ) Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 63
	Назначена комиссия для предварительной приемки от подрядчика трех секций профкорпуса	Приказ по НИВИТу № 388 от 31.10.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 61
6 ноября	Состоялось торжественное заседание коллектива института, посвященное XXII годовщине Октября	Кадры – транспорту. 1939. № 36 (253). 27 окт.

Продолжение прил. 1

Дата	Событие /мероприятие	Источник
6 ноября	Проведены военно-спортивные соревнования между командами курсов, посвященные XXII годовщине Октября	Приказы по НИВИТу № 389 от 02.11.1939 ; № 406 от 17.11.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 59 ; Д. 59. Л. 40 ; Д. 73. Л. 375
Ноябрь	Создана редакционная коллегия под председательством Л. Ф. Комарова для упорядочивания издательской работы института	Приказ по НИВИТу № 396 от 05.11.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 52
14 ноября	Проведено отчетное собрание профсоюзного комитета института (председателем профкома избран слушатель В. А. Этитейн)	Кадры – транспорту. 1939. № 39 (256). 17 нояб.
17 ноября	Состоялся слет отличников института, который принял обращение ко всему коллективу с призывом бороться за достижение не менее 85 % отличных и хороших оценок в среднем по всем дисциплинам	Кадры – транспорту. 1940. № 1 (265). 1 янв.
18–25 ноября	Организованы соревнования на первенство института по баскетболу и волейболу между командами курсов	Приказ по НИВИТу № 403 от 15.11.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 44 ; Кадры – транспорту. 1939. № 39 (256). 17 нояб. ; № 44 (261). 10 дек.
20 ноября	Общее собрание слушателей старших курсов обоих факультетов по выдвижению кандидатов в городской и районный советы народных депутатов	Кадры – транспорту. 1939. № 40 (257). 23 нояб.
23 ноября	Опубликовано обращение отличников и ударников института ко всем слушателям и преподавателям вуза	Кадры – транспорту. 1939. № 40 (257). 23 нояб.
29–30 ноября	Первые внутриинститутские соревнования по гимнастике на личное первенство по III разряду	Приказ по НИВИТу № 426 от 07.12.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 22
3 декабря	В институте организовано бюро научно-технических кружков (БНТК). Председатель – канд. техн. наук, доц. М. М. Архангельский	Кадры – транспорту. 1939. № 45 (262). 16 дек.
8 декабря	Обновлен состав библиотечного совета. Новым председателем совета назначен доцент А. М. Горчаков	Приказ по НИВИТу № 427 от 08.12.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 21
16 декабря	Утверждено положение о конкурсе среди слушателей на 1940 г. (лучший доклад на научно-технической конференции, лучшая изобретательская работа или лучшее рационализаторское предложение)	Кадры – транспорту. 1939. № 45 (262). 16 дек.
20–25 декабря	Слушатели НИВИТа привлечены для работы на агитпунктах в период проведения выборной кампании	Приказ по НИВИТу № 439 от 22.12.1938 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 5
1940 год		
3 января	В НИВИТе **восстановлен** факультет «Мосты». Из студентов I–II курсов обоих факультетов сформированы три учебные группы по мостовой специальности, которые вплоть до начала 1940/41 учеб. г. находились в составе факультета «Постройка железных дорог, путь и путевое хозяйство»	Приказ НКПС при СНК СССР № 174/Ц от 11.07.1939 ; ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111, Л. 2 ; Приказ по НИВИТу № 5 от 03.01.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 433

Продолжение прил. 1

Дата	Событие /мероприятие	Источник
17–23 января	Проведена военная игра слушателей VI курсов на тему: «Организация и работа армейского тыла железной дороги и восстановительного участка в условиях наступательной операции». Участвовало 200 чел.	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111, Л. 20
Январь	Опубликованы фамилии преподавателей и сотрудников, занесенных на институтскую Доску почета за высокие показатели и умелое сочетание производственной и общественной работы	Кадры – транспорту. 1940. № 5 (269). 30 янв.
	По итогам зимней сессии НИВИТ занял первое место среди вузов Новосибирска по успеваемости	Москалев П. И. Летопись НИВИТа – НИИЖТа за 60 лет… С. 12
25 января – 5 февраля	Организовано участие команды института (33 слушателя) во Всесоюзной военно-физкультурной спартакиаде, посвященной XXII годовщине РККА и Военно-морского флота	Кадры – транспорту. 1940. № 4 (268). 21 янв.
26 января	В клубе НИВИТа устроена встреча слушателей с участниками боевых действий на реке Халхин-Гол	Кадры – транспорту. 1940. № 5 (269). 30 янв.
Февраль	Состоялась третья научно-техническая конференция кафедр института	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 12 ; Приказ по НИВИТу № 18 от 23.01.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 421
13 февраля	Утверждены главные руководители дипломного проектирования выпускников	Приказ по НИВИТу № 42 от 13.02.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 391
16 февраля	НИВИТ выставил шесть команд на заочные стрелковые соревнования среди высших учебных заведений НКПС, посвященных XXII годовщине Рабоче-крестьянской Красной армии и Военно-морского флота	Приказ по НИВИТу № 45 от 16.02.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 387
19 февраля	Объявлен состав ученого совета института на 1940 г.	Приказ по НИВИТу № 46 от 19.02.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 386
	Заслушан отчет о работе кафедры «Основы марксизма-ленинизма» НИВИТа на заседании бюро Новосибирского обкома ВКП(б)	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 16
19–21 февраля	Состоялось отчетно-выборное собрание партийной организации института. Полностью обновлен состав партбюро. Секретарем избран С. М. Даниленко	Кадры – транспорту. 1940. № 10 (274). 2 марта
27 февраля	На митинге слушателей IV курса факультетов «Путь» и «Движение» принято решение о сборе средств на приобретение подарков для бойцов Красной армии, принимающих участие в советско-финской войне. За один день собрано 3 885 р.	Кадры – транспорту. 1940. № 10 (274). 2 марта
Февраль	Команда НИВИТа заняла первое место на зимней спартакиаде вузов НКПС	Москалев П. И. Летопись НИВИТа – НИИЖТа за 60 лет… С. 11
	По итогам Всесоюзного соревнования среди 11 втузов НКПС по оборонно-массовой и физкультурной работе, проходившего с 19 марта 1939 г. по 1 февраля 1940 г., НИВИТу присуждено пятое место	Приказ по НИВИТу № 286 от 13.09.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 124

Продолжение прил. 1

Дата	Событие /мероприятие	Источник
4 марта	НИВИТ занял I место во всесоюзных оборонных соревнованиях среди вузов и втузов Новосибирской области	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 2
18 марта	Состоялась вторая военно-спортивная эстафета, в которой участвовало восемь команд	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 18
С 1 апреля	Существующие при НИВИТе курсы комсостава (с 1937 г.) реорганизованы в среднетехнические годичные курсы, подготавливающие техников первого класса железнодорожного транспорта	Приказ НКПС при СНК СССР № 59 от 19.01.1940 ; Приказ по НИВИТу № 80 от 31.03.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 336
8–9 апреля	Проведена **первая научно-техническая конференция слушателей НИВИТа**, на которой было заслушано 14 докладов	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 13 об. ; Приказ по НИВИТу № 81 от 31.03.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 335 ; Кадры – транспорту. 1939. № 5 (262). 16 дек.
21–23 апреля	Состоялась теоретическая конференция научных работников института, посвященная 70-летию со дня рождения В. И. Ленина	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 12 ; Распоряжение по НИВИТу // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 315
7 мая	Объявлены составы государственных экзаменационных комиссий на 1940 г.	Приказ ЦУУЗа НКПС при СНК СССР № 136 от 14.04.1940 ; Приказ по НИВИТу № 102 от 07.05.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 310
30 мая – 30 июня	Проведены лагерные сборы слушателей I и II курсов НИВИТа на базе Юргинского полигона Сибирского военного округа (708 чел.)	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 111. Л. 21–22 ; Приказ по НИВИТу № 127 от 27.03.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 295 ; Д. 72. Л. 268
4 июня	Заместителю начальника института по военной работе Аркадию Васильевичу Котюкову присвоено воинское звание «генерал-майор технических войск»	Постановление СНК СССР от 4 июня 1940 г. «О присвоении воинских званий высшему начальствующему составу Красной Армии» ; Москалев П. И. Летопись НИВИТа – НИИЖТа за 60 лет… С. 12
Июль	Организована летняя геодезическая практика слушателей II–III курсов трех факультетов в районе ст. Шелковичиха	Кадры – транспорту. 1940. № 40 (304). 20 нояб.
7 июля	Восхождение группы слушателей-альпинистов на пик имени В. Маяковского (Тянь-Шань)	Кадры – транспорту. 1940. № 43 (307). 5 дек.
27 июля	В связи с новыми правилами вступительных экзаменов назначена группа преподавателей кафедр для проведения приемных вступительных экзаменов нового набора слушателей 1940 г.	Приказ по НИВИТу № 211 от 27.07.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 72. Л. 282
22 августа	Мостоиспытательная станция НИВИТа передана в ведение кафедры «Мосты» в техническом плане, в административном и хозяйственном отношении – подчинена НИСу	Приказ по НИВИТу № 243 от 22.08.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 72. Л. 247
13 сентября	Общее собрание коллектива, посвященное итогам прошедшего года и задачам на предстоящий учебный год	Кадры – транспорту. 1940. № 31 (295). 18 сент.
20 сентября	Утвержден план проведения методической работы в НИВИТе на 1940/41 учеб. г.	Кадры – транспорту. 1940. № 32 (296). 25 сент.

Продолжение прил. 1

Дата	Событие /мероприятие	Источник
20 сентября	В институте организована самостоятельная кафедра «Политическая экономия». И. о. начальника назначен доц. И. Е. Анфилофьев	Приказ по НИВИТу № 297 от 20.09.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 72. Л. 163
24 сентября – 8 октября	Произведена проверка индивидуальных учебных планов преподавателей и научных работников института	Кадры – транспорту. 1940. № 35 (299). 15 окт.
Сентябрь–октябрь	Организована производственная практика слушателей VI курса факультета «Движение и грузовая работа» на предприятиях Томской, Южно-Уральской железных дорог и на железной дороге имени Л. М. Кагановича	Кадры – транспорту. 1940. № 42 (306). 1 дек.
14–15 октября	Состоялась первая общеинститутская конференция организации ВЛКСМ	Кадры – транспорту. 1940. № 35 (299). 15 окт. ; № 36 (300). 23 окт.
28 октября	Защита в ЛИИЖТе кандидатской диссертации В. Н. Коржавиным с присуждением ему ученой степени кандидата технических наук	Кадры – транспорту. 1940. № 43 (307). 5 дек.
30 октября	Утверждено и опубликовано положение об институтском конкурсе на лучшую научно-исследовательскую работу, изобретение и рационализаторское предложение на 1940/41 учеб. г.	Кадры – транспорту. 1940. № 37 (301). 30 окт.
11 ноября	Состоялась институтская конференция по выборам бюро научно-технических кружков. Избрали бюро НТК из восьми человек, председатель – преподаватель И. Г. Легченко	Кадры – транспорту. 1940. № 40 (304). 20 нояб.
14–15 ноября	Проведено отчетно-выборное собрание профсоюзной организации института (докладчик – председатель профкома В. Н. Соколов)	Кадры – транспорту. 1940. № 39 (303). 13 нояб. ; № 40 (304). 20 нояб.
19 ноября	На оперативном совещании ЦУУЗа НКПС заслушан отчет начальника института Н. И. Матвеева о работе НИВИТа за 1939/40 учеб. г.	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 142. Л. 1–2
23 ноября	Состоялась вторая общеинститутская конференция Осоавиахима. Избрали совет из девяти человек, председателем вновь стал командир роты И. Г. Попов	Кадры – транспорту. 1940. № 41 (305). 27 нояб.
Ноябрь – декабрь	Объявлен сбор художественной, политической и технической литературы для библиотек ремесленных училищ. За месяц собрали более 3 500 книг	Кадры – транспорту. 1940. № 41 (305). 27 нояб. ; № 44 (308). 13 дек.
6 декабря	Состоялось совещание актива с обсуждением задач по подготовке и проведению зимней экзаменационной сессии	Кадры – транспорту. 1940. № 44 (308). 13 дек.
7 декабря	Начались институтские соревнования по гимнастике, на которые было заявлено 14 команд (151 участник)	Кадры – транспорту. 1940. № 44 (308). 13 дек.
17 декабря	В НИВИТе организован музыкальный взвод. Старшина – слушатель первого курса факультета «Мосты» Аброскин, капельмейстер – Гапоненко	Приказ по НИВИТу № 400 от 17.12.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 72. Л. 29
Декабрь	Осуществлена работа комплексной комиссии ЦУУЗа НКПС по проверке работы института за 1939/40 учеб. г.	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 142. Л. 2

Продолжение прил. 1

Дата	Событие /мероприятие	Источник
24 декабря	Проведено расширенное совещание актива НИВИТа по итогам работы комиссии ЦУУЗа НКПС при СНК СССР	ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 142. Л. 2-32 ; Кадры – транспорту. 1941. № 1 (310). 1 янв.
30 декабря	Утвержден план мероприятий по ликвидации недостатков в работе НИВИТа, отмеченных в Постановлении оперативного совещания ЦУУЗ НКПС от 18.11.40 по отчету начальника института за 1939/40 учеб. г.	Приказ по НИВИТу № 420 от 30.12.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 72. Л. 2
1941 год (январь – июнь)		
10 января	Закончено строительство и сдано в эксплуатацию здание бани	Приказ по НИВИТу № 18 от 11.01.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 107. Л. 12
18–24 января	Военная игра слушателей VI выпускных курсов	Приказ по НИВИТу № 35 от 27.01.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 360
18 января	Пожар в институтском гараже из-за небрежного обращения с легковоспламеняющимися жидкостями	Приказ по НИВИТу № 26 от 25.01.1941 ; № 42 от 29.01.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 370, 352
25 января	В школу инструкторов горнолыжного спорта (Тянь-Шань) командированы восемь слушателей	Приказ по НИВИТу № 31 от 25.01.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 365
	Матвеев Н. И. снят с должности начальника Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта, как не справившийся с работой. Врид начальника НИВИТа назначен Леонид Федорович Комаров	Приказ народного комиссара путей сообщения СССР от 25 января 1941 г. № ЦГЛ/227 ; Москалев П. И. Летопись НИВИТа – НИИЖТа за 60 лет… С. 12
С 26–27 января	На период зимних каникул создано пять бригад из числа слушателей и преподавателей для оказания помощи Томской железной дороге	Приказ по НИВИТу № 39 от 29.01.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 355
26–28 января	Осуществлен лыжный переход представителей НИВИТа (рук. И. Пыстин) по маршруту Новосибирск – Томск для вручения рапорта о готовности новосибирцев к комсомольскому кроссу	Приказ по НИВИТу № 73 от 22.02.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 314 ; Кадры – транспорту. 1941. № 5 (314). 7 февр.
26–29 января	Агитационный лыжный переход слушателей (рук. Г. Михайлов) по маршруту Новосибирск – Болотное	Приказ по НИВИТу № 73 от 22.02.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 314 ; Кадры – транспорту. 1941. № 5 (314). 7 февр.
26–31 января	Агитационный лыжный переход слушателей II курса факультета «Постройка железных дорог и путевое хозяйство» (рук. И. Верещагин) по маршруту Новосибирск – Тогучин – Новосибирск	Приказ по НИВИТу № 73 от 22.02.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 314 ; Кадры – транспорту. 1941. № 5 (314). 7 февр.
1–28 февраля	Всесоюзный лыжный комсомольский кросс имени XXIII годовщины Красной армии. Приняли участие 1 209 чел., что соответствует 100 % численности слушателей института	Приказ по НИВИТу № 73 от 22.02.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 313 ; Кадры – транспорту. 1940. № 45 (309). 22 дек.
4 февраля	Утвержден состав главных руководителей дипломного проектирования на 1941 г.	Приказ по НИВИТу № 48 от 04.02.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 342

Продолжение прил. 1

Дата	Событие /мероприятие	Источник
7 февраля	Бывший начальник института Н. И. Матвеев передал оперативное руководство институтом врид начальника НИВИТа Л. Ф. Комарову	Приказ ЦУУЗа НКПС при СНК СССР № 32 от 01.02.1941 ; Приказ по НИВИТу № 51 от 07.02.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 107. Л. 28
11 февраля	Введение в учебные планы курса политэкономии перенесено на первый семестр 1941/42 учеб. г.	Приказ ВКВШ при СНК СССР № 56 от 05.02.1941 ; Приказ по НИВИТу № 58 от 11.02.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 107. Л. 31
15 февраля	Состоялось собрание слушателей и обслуживающего персонала, посвященное открытию XVIII Партийной конференции ВКП(б)	Кадры – транспорту. 1941. № 6 (315). 16 февр.
18–22 февраля	Проведение институтских стрелковых соревнований на переходящий приз «Красная присяга», посвященных XXIII годовщине Красной армии	Приказ по НИВИТу № 73 от 22.02.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 316
23–25 февраля	Участие лыжной команды НИВИТа (6 чел.) в соревнованиях «ЦС "Локомотив Востока"», на которых слушатели И. Пыстин, И. Пономарев, М. Перевозчиков заняли призовые места	Кадры – транспорту. 1941. № 10 (319). 8 марта
21 марта	Создана приемная комиссия для проведения работ по организации нового приема слушателей	Приказ по НИВИТу № 93 от 21.03.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 297
23 марта	Проведена третья оборонно-спортивная эстафета НИВИТа (13 команд)	Кадры – транспорту. 1941. № 12 (321). 20 марта ; № 14 (323). 3 апр.
28–29, 31 марта	Состоялась вторая научно-техническая конференция слушателей НИВИТа	Кадры – транспорту. 1941. № 6 (315). 16 февр. ; № 12 (321). 20 марта ; № 13 (322). 24 марта ; № 15 (324). 10 апр.
Март	Создана юбилейная комиссия по подготовке к празднованию 10-летия института	Кадры – транспорту. 1941. № 12 (321). 20 марта
4 апреля	Состоялась институтская конференция ДСО «Локомотив»	Кадры – транспорту. 1941. № 14 (323). 3 апр. ; № 15 (324). 10 апр.
8 апреля	Подведены итоги конкурса на лучшее рационализаторское предложение и лучший доклад на второй научно-технической конференции слушателей	Приказ по НИВИТу № 111 от 08.04.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 277
16 апреля	В институте началась реализация билетов XV лотереи Осоавиахима	Кадры – транспорту. 1941. № 17 (326). 25 апр.
19 апреля	Проведен интернациональный вечер	Приказ по НИВИТу № 130 от 29.04.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 256
21 апреля	**Николай Иванович Монахов** назначен начальником Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта	Приказ народного комиссара путей сообщения СССР от 21 апреля 1941 г. № ЦГЛ/1013 ; Москалев П. И. Летопись НИВИТа – НИИЖТа за 60 лет… С. 13
27 апреля	Состоялись стрелковые соревнования между командами НИВИТа и НИСИ (Сибстрина), посвященные 1 Мая	Кадры – транспорту. 1941. № 16 (325). 18 апр.
30 апреля	В связи с окончанием капитального строительства по институту ликвидировано подразделение «стройгруппа»	Приказ по НИВИТу № 133 от 30.04.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 107. Л. 86

Продолжение прил. 1

Дата	Событие /мероприятие	Источник
30 апреля	Проведено торжественное заседание коллектива института, посвященное 1 Мая	Кадры – транспорту. 1941. № 16 (325). 18 апр.
12 мая	Установлены сроки защиты дипломных проектов в ГЭК для слушателей VI курса факультета «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство»	Приказ по НИВИТу № 141 от 12.05.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 241
	Вступил в должность начальника НИВИТа и приступил к исполнению своих обязанностей Н. И. Монахов	Приказ по НИВИТу № 145 от 12.05.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 107. Л. 93
12–13 мая	Состоялось отчетно-выборное собрание партийной организации НИВИТа (секретарем парторганизации избран С. М. Даниленко)	Кадры – транспорту. 1941. № 20 (329). 19 мая
17 мая	Объявлен состав учебного совета НИВИТа на 1941/42 учеб. г.	Приказ ЦУУЗа НКПС при СНК СССР № 128 от 26.04.1941 ; Приказ по НИВИТу № 148 от 17.05.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 233
19 мая	Опубликована краткая биография нового начальника института Н. И. Монахова	Кадры – транспорту. 1941. № 20 (329). 19 мая
21 мая	Объявлен приказ об организации с 1 июня по 1 августа производственной практики по текущему содержанию, ремонту и реконструкции пути для всех слушателей IV курса факультета «Постройка железных дорог и путевое хозяйство»	Приказ по НИВИТу № 152 от 21.05.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 225
26 мая	Объявлен приказ об организации с 7 июня по 31 августа производственной практики по постройке железных дорог для слушателей V курса факультета «Постройка железных дорог и путевое хозяйство»	Приказ по НИВИТу № 161 от 26.05.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 314
1 июня – 27 июня	Плановые лагерные сборы слушателей I и II курсов НИВИТа на базе Юргинского полигона Сибирского военного округа (из-за начала войны слушатели возвратились в институт 7 июля)	Кадры – транспорту. 1941. № 15 (324). 10 апр. ; № 21 (330). 30 мая ; Приказ по НИВИТу № 196 от 21.06.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 158
2 июня	Состоялась четвертая научно-техническая конференция кафедр института	Кадры – транспорту. 1941. № 10 (319). 8 марта; № 21 (330). 30 мая
10 июня	Утвержден Устав Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта	Приказ ВКВШ при СНК СССР № У/677 от 10.06.1941 // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 137. Л. 1-а–13
23 июня	Митинг слушателей, преподавателей и служащих НИВИТа в связи с нападением фашистской Германии на нашу страну (резолюция митинга «Победа будет за нами!»)	Кадры – транспорту. 1941. № 23 (332). 25 июня
	Перевод всех слушателей на казарменное положение, введение нового распорядка дня для слушателей	Приказ по НИВИТу № 200 от 23.06.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 154
25 июня	Опубликован текст выступления по радио заместителя председателя Совета народных комиссаров СССР и народного комиссара иностранных дел В. М. Молотова в связи с нападением фашистской Германии на СССР	Кадры – транспорту. 1941. № 23 (332). 25 июня

Окончание прил. 1

Дата	Событие /мероприятие	Источник
28 июня	Приказ по институту об организации с 7 июля геодезической практики (лагерный сбор) для слушателей II курсов обоих факультетов в районе ст. Шелковичиха	Приказ по НИВИТу № 206 от 28.06.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 148
	Произведен финансовый расчет со слушателями VI курса – выпускниками 1941 г. (9 чел.), добровольно призванными в ряды Рабоче-крестьянской Красной армии (на фронт)	Приказ по НИВИТу № 208 от 28.06.1941 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 108. Л. 143

Приложение 2

Начальники (деканы)
факультетов НИВИТа (1934–1941 гг.)

Ф. И. О.	Период работы	Примечание
Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство		
1. Завадский Владимир Маврикиевич	1 сентября 1932 – 9 февраля 1938 г.	Репрессирован в феврале 1938 г.
2. Моргунов Иван Сергеевич – *врио начальника*	18 марта 1938 – 5 мая 1938 г.	
3. Орябинский Максим Иванович	14 мая 1938 – 13 октября 1939 г.	
4. Мацкевич Степан Фаддеевич	14 октября 1939 – 1 октября 1944 г.	
Движение и грузовая работа		
1. Сафраган Эдуард Иванович	1934 – февраль 1936 г.	
2. Холопов Петр Алексеевич – *врио начальника*	Февраль 1936 – август 1936 г.	
3. Ежков Георгий Михайлович	20 августа 1936 – 26 декабря 1944 г.	
Здания на железнодорожном транспорте		
1. Сивочкин Федор Петрович	Сентябрь 1934 – январь 1936 г.	
2. Горбачев Геннадий Михайлович	2 января 1936 – август 1936 г.	
Мосты		
1. Андреев Кронид Илларионович	Декабрь 1932 – сентябрь 1934 г.	Репрессирован в феврале 1938 г.
2. Голицын Федор Григорьевич – *заместитель начальника факультета по мостовой специальности*	Февраль 1940 – июнь 1942 г.	Факультет «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство»

Примечание. Сводный список начальников (деканов) факультетов НИВИТа составлен на основе приказов по личному составу и общим вопросам института за 1936–1941 гг., а также материалов первого тома справочного издания «Профессора Сибирского государственного университета путей сообщения».

Приложение 3

ПРИКАЗ
по Новосибирскому институту военных инженеров железнодорожного транспорта

г. Новосибирск **№ 420** **30 декабря 1940 г.**[1]

ПРИКАЗЫВАЮ: Моим заместителям, нач. факультетов и сектора НИС обеспечить выполнение прилагаемого плана мероприятий по реализации Постановления оперативного совещания ЦУУЗа НКПС по работе НИВИТа за 1939/40 учеб. г.

Начальник НИВИТа Матвеев
Начальник адм. отдела Мельников
ВЕРНО: Делопроизводитель (Охлопкова)

П Л А Н
мероприятий по ликвидации недостатков в работе НИВИТа, отмеченных в Постановлении оперативного совещания ЦУУЗа НКПС от 18 ноября 1940 г. по отчету начальника института

I. По выполнению Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г.

1. Нач. адмчасти тов. Мельникову упорядочить систему ухода и прихода рабочих и служащих во время обеденного перерыва.

2. Подтвердить запрещение неоформленных отлучек из института в рабочее время. Начальнику адмотдела, факультетов, секторов и отделов ежедневно проверять точность учета рабочего времени.

3. Нач. адмчасти ежедневно проверять выполнение графиков работы лаборантов и уборщиц.

4. Пом. нач. института по хоз. части тов. Ульянову лично проверять загрузку рабочего дня и учет рабочего времени работников хозчасти.

II. По учебной работе

1. Начальнику учебной части и факультетов ежемесячно проверять выполнение плана методической работы кафедрами.

Ежемесячно на заседании совета или совещании начальников кафедр ставить отчеты о методической работе кафедр.

2. Начальникам факультетов, командирам рот строго соблюдать установленный порядок контроля за выполнением слушателями учебных заданий, курсовых проектов и упражнений.

3. Военному заместителю нач. института полковнику тов. Тиммерману, начальнику учебной части тов. Комарову к 1 мая 1941 г. разработать предложения по расширению военизации специальных дисциплин.

4. На совещании кафедр обсудить вопрос о постановке преподавания экономических дисциплин в институте.

5. Нач. учебной части и факультетов во исполнение Приказа № 959 от 25 февраля 1940 г. строго соблюдать порядок сдачи экзаменов.

[1] Приказ по НИВИТу № 420 от 30.12.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 72. Л. 2–2 об.

Повторная сдача экзаменов может производиться с 1 по 7 августа. Для остальных курсов в такой же срок, соответственно до начала учебных занятий.

6. Слушателей, имеющих задолженность, к экзаменационной сессии не допускать.

7. К 10 января 1941 г. начальникам факультетов и кафедр представить выводы по проверке лекций, практических занятий слушателей в течение семестра.

8. Нач. учебной части, нач. факультетов к 15 марта представить выполнение решений совета института о производственной практике. К этому же сроку подобрать руководителей по производственной практике.

III. По научно-исследовательской работе

1. Нач. учебной части на 1 января 1941 г. представить список работников, систематически уклоняющихся от выполнения плана научно-исследовательской работы для организационных выводов.

2. Нач. НИСа ежемесячно проверять работу 12 научных работников, готовящихся к защите диссертации в 1941 г. Поставить трех диссертантов на совете.

3. Нач. кафедр и НИСа на 1 февраля 1941 г. закончить подготовку и представить на утверждение план четвертой научно-технической конференции кафедр и научно-технической конференции слушателей.

4. Нач. НИСа закончить разработку и к 10 января 1941 г. представить на утверждение план издательской работы на 1941 г.

5. Нач. НИСа к 10 января 1941 г. подвести итог выполнения хоздоговорного плана научно-исследовательских работ за 1940 г.

IV. По массово-оборонной работе

Обеспечивается моим Приказом № 283 от 13 сентября 1940 г. в части подготовки значкистов и всем видам спорта.

К 15 февраля 1941 г. закончить подведение итогов по соревнованию за первый семестр и соревнованию имени 18-й партконференции.

V. По хозяйственной работе

1. Пом. нач. института по хозчасти ежемесячно на производственных совещаниях проверять выполнение мероприятий по хозяйственной и финансовой работе института.

2. В 10-дневный срок упорядочить работу гаража и учета горючего.

3. К 3 января 41 г. проверить производственную нагрузку рабочих подсобных предприятий.

4. Начальнику финчасти тов. Федорову усилить бухгалтерский контроль за расходными документами.

5. Ежемесячно на оперативном совещании у нач. института рассматривать итоги финансовой деятельности института.

Начальник НИВИТа МАТВЕЕВ
Начальник адм. отдела МЕЛЬНИКОВ
ВЕРНО: делопроизводитель (Охлопкова)

Приложение 4

П Р И К А З
по Новосибирскому институту военных инженеров железнодорожного транспорта

г. Новосибирск **№ 395** **4 ноября 1939 г.**[1]

Во изменение Приказа № 314 от 31 августа 1939 г. с 1 ноября 1939 г. устанавливается для слушателей следующий распорядок дня:

Распорядок дня	Старшие курсы	II курс	I курс
1. Подъем	6:30-6:35	7:30–7:35	7:30–7:35
2. Физзарядка	6:35–6:55	7:35–7:50	7:35–7:50
3. Утренний туалет	6:55–7:10	7:50–8:05	7:50–8:05
4. Завтрак	7:10–7:35	8:05–8:35	8:35–9:05
5. Утренний осмотр	7:35–7:50	8:35–8:50	8:05-8:20
6. Самообслуживание	–	8:50–9:05	8:20–8:35
7. Учебные занятия	8:00–14:00	10:00–16:00	10:00–16:00
8. Обед	14:00–16:00	16:00–17:00	17:00–18:00
9. Читка газет, чистка оружия	–	17:00–18:00	16:00–17:00
10. Послеобеденный отдых	16:00–17:00	18:00–19:00	18:00–19:00
11. Самоподготовка	17:30–21:00	19:00–20:00	19:00–20:30
12. Ужин	21:00–22:00	20:00–20:30	20:30–21:00
13. Самоподготовка	22:00–23:30	20:30–23:30	21:00–23:30
14. Вечерняя поверка	23:30–23:45	23:30–23:45	23:30–23:45
15. Вечерний туалет	23:45–24:00	23:45–24:00	23:45–24:00
16. Отбой	24:00	24:00	24:00

Примечания:
1. В группах III курсов физподготовка проводится с 16 ч в установленные дни.
2. В выходные дни подъем на 1 ч позже.
3. Прием больных с 18:00 до 20:00 ч.
4. Развод в 19:00.

Начальник института Матвеев
ВЕРНО: делопроизводитель (Охлопкова)

[1] Приказ по НИВИТу № 395 от 04.11.1939 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 59. Л. 53.

Приложение 5

СВОДКА
итогов экзаменационной сессии за первый семестр 1939/40 учеб. г.[1]

Факультет «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство»

Курс	Сдано, %				Без оценок, чел.
	«Отлично»	«Хорошо»	«Посредственно»	«Неудовлетвори-тельно»	
I	27,9	28,0	28,1	6,0	19
II	35,2	36,7	26,2	1,9	1
III	52,0	28,9	16,7	2,4	18
IV	39,2	29,2	29,6	2,0	61
V	43,0	39,2	17,2	0,6	32
VI	27,0	29,3	21,7	2,0	14
Итого	40,0	32,2	25,3	2,5	145

Факультет «Движение и грузовая работа»

Курс	Сдано, %				Без оценок, чел.
	«Отлично»	«Хорошо»	«Посредственно»	«Неудовлетвори-тельно»	
I	25,0	30,2	35,1	9,7	11
II	32,0	30,0	27,7	7,3	7
III	32,4	40,3	25,6	1,7	9
IV	60,2	24,1	15,4	0,3	11
V	44,7	38,2	15,5	6	6
VI	51,4	33,6	11,6	3,4	1
Итого	36,4	32,6	25,8	5,2	45

[1] Кадры – транспорту. 1940. № 5 (269). 30 янв.

Приложение 6

П Р И К А З
по Новосибирскому институту военных инженеров железнодорожного транспорта

г. Новосибирск **№ 46** **19 февраля 1940 г.**[1]

Установить следующий состав ученого совета института на 1940 год:

1. Председатель ученого совета	–	нач. института тов. Матвеев Н. И.
2. Зам. председателя ученого совета	–	зам. нач. института тов. Комаров Л. Ф.
Члены ученого совета:		
3. И. о. военного заместителя начальника института	–	полковник Тиммерман А. А.
4. Помощник начальника института	–	Ульянов Г. А.
5. Начальник НИСа	–	профессор Еврейсков В. Е.
6. Начальник факультета «Постройка железных дорог и путевое хозяйство»	–	доцент Мацкевич С. Ф.
7. Начальник факультета «Движение и грузовая работа»	–	доцент Ежков Г. М.
8. Зам. начальника учебной части	–	доцент Коржавин К. Н.
9. Военный зам. начальника учебной части	–	майор Соснов А. Н.
10. Секретарь партбюро	–	Жиленко М. Г.
11. Профессор	–	Важеевский В. А.
12. Доцент	–	Кудряшов Л. К.
13. Доцент	–	Савелов А. А.
14. Доцент	–	Дерягин Я. Г.
15. Доцент	–	Слюсарчук Ф. И.
16. Доцент	–	Афанасьев А. П.
17. Доцент	–	Иванов В. А.
18. Доцент	–	Крылов А. И.
19. Доцент	–	Ломонович М. И.
20. Старший преподаватель	–	Розников Л. Н.
21. Старший преподаватель	–	Коновалов Г. А.
22. Старший преподаватель	–	Кузнецова К. Ф.
23. Старший преподаватель	–	Лощилов Н. С.
24. Старший преподаватель	–	Токарева М. Ф.
25. Старший преподаватель	–	Бабкин Г. Д.
26. Полковник	–	Котюков А. В.
27. Майор	–	Большаков И. И.
28. Майор	–	Розов В. М.
29. Ассистент	–	Икингрин А. И.
30. Ассистент	–	Гадевальдт В. В.
31. Ассистент	–	Огарков В. А.
32. Секретарь комитета ВЛКСМ	–	Лифенцов М. В.
33. Председатель профкома	–	Писчикова
34. И. о. начальника библиотеки	–	Попова Н. В.

Зам. начальника НИВИТа Комаров
ВЕРНО: Делопроизводитель (Охлопкова)

[1] Приказ по НИВИТу № 46 от 19.02.1940 // Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 73. Л. 386.

Приложение 7

СПИСОК

профессорско-преподавательского состава Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта на 1938/39 учеб. г. (на 1 августа 1938 г.)[1]

Наименование кафедры или дисциплины	№ п/п	Фамилия, имя и отчество	Утвержденная ВКВШ должность	Испрашиваемая должность	Звание		Ученая степень		Занимаемая должность		Педагогический стаж		Примечание
					Какое звание	Когда и кем утверждено	Наименование ученой степени	Когда и кем утверждена	Занимаемая должность в вузе	Штат или совмещение	Работа в вузах	В последнем звании или должности	
Кафедра социально-экономических наук (ленинизм, диамат, политэкономия)	1	**Дерягин** Яков Григорьевич	+	+	доц.	29.11.1935, квалиф. комиссия Госплана РСФСР	–	–	и. о. нач. каф., доц.	штат	с 1931	с 1935	
	2	**Суслов** Иван Афанасьевич	+	+	–	–	–	–	ст. преп.	штат	с 1929	с 1929	
	3	**Миронов** Иван Андреевич	+	+	ассист.	25.11.1936, Ин-т нар. хозяйства Новосибирска	–	–	ассист.	штат	с 1931	с 1936	Уволен в связи с поступлением в аспирантуру
	4	*Вакансия*	+	–	–	–	–	–	доц.	штат	–	–	

[1] Архив СГУПС (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 54. Т. II.

Продолжение прил. 7

Наименование кафедры или дисциплины	№ п/п	Фамилия, имя и отчество	Утверждённая ВКВШ должность	Исправляемая должность	Звание: Какое звание	Звание: Когда и кем утверждено	Ученая степень: Наименование ученой степени	Ученая степень: Когда и кем утверждена	Занимаемая должность: Занимаемая должность в вузе	Занимаемая должность: Штат или совмещение	Педагогический стаж: Работа в вузах	Педагогический стаж: В последнем звании или должности	Примечание
Экономика соц. ж.-д. транспорта, калькуляция, себестоимость	1	**Григоров** Георгий Игнатович	+	+	ассист.	27.03.1938, НИВИТ	–	–	ст. преп.	штат	с 1932	с 1932	
Высшая математика	1	**Абольник** Борис Сергеевич	–	+	–	–	–	–	и. о. проф. каф.	штат	с 1908	с 1932	Командирован ЦУУзом в должности и. о. проф.
	2	**Савелов** Алексей Александрович	+	+	доц.	14.11.1936, квалиф. ком. НКПС	–	–	и. о. нач. каф., доц.	штат	с 1928	с 1936	
	3	**Голиков** Владимир Александрович	+	+	ассист.	28.04.1936, уч. совет НИВИТа	–	–	ассист.	штат	с 1928	с 1936	

Наименование кафедры или дисциплины	№п/п	Фамилия, имя и отчество	Утвержденная ВКВШ должность	Испрашиваемая должность	Звание		Ученая степень		Занимаемая должность		Педагогический стаж		Примечание
					Какое звание	Когда и кем утверждено	Наименование ученой степени	Когда и кем утверждена	Занимаемая должность в вузе	Штат или совмещение	Работа в вузах	В последнем звании или должности	
Высшая математика	4	**Киселева** Евстолия Алексеевна	+	+	ассист.	27.03.1938, НИВИТ	–	–	ассист.	штат	с 1924	с 1924	
	5	**Моралев** Михаил Константинович	+	+	–	–	–	–	преп.	штат	с 1932	с 1932	
	6	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	доц.	штат	–	–	
	7	*Вакансия*	+	–	–	–	–	–	доц.	штат	–	–	
Физика	1	**Коновалов** Герман Алексеевич	+	+	–	–	–	–	и. о. нач. каф., ст. преп.	штат	с 1924	с 1932	
	2	**Коган** Хаим Бенцианович	+	+	ассист.	27.03.1938, НИВИТ	–	–	ассист.	штат	с 1930	с 1935	
	3	**Целищев** Валентин Петрович	+	+	ассист.	27.07.1937, НИВИТ	–	–	ассист.	штат	с 1937	с 1937	
	4	**Васильчик** Юлиан Савельевич	+	+	ассист.	10.11.1937, НИВИТ	–	–	ассист.	штат	с 1937	с 1937	
	5	**Винокуров** Василий Андреевич	+	+	–	–	–	–	ассист.	штат	с 1931	с 1931	
	6	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	нач. каф., проф.	штат	–	–	
	7	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	доц.	штат	–	–	
	8	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	ассист.	штат	–	–	
	9	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	ассист.	штат	–	–	

Продолжение прил. 7

Наименование кафедры или дисциплины	№п/п	Фамилия, имя и отчество	Утвержденная ВКВШ должность	Испрашиваемая должность	Звание		Ученая степень		Занимаемая должность		Педагогический стаж		Примечание
					Какое звание	Когда и кем утверждено	Наименование ученой степени	Когда и кем утверждена	Занимаемая должность в вузе	Штат или совмещение	Работа в вузах	В последнем звании или должности	
Теоретическая механика	1	**Кудряшов** Леонид Константинович	+	+	доц.	1934 г., Наркомпрос РСФСР	канд. физ.-мат. наук	21.09.1936, Нарком-прос РСФСР	и. о. нач. каф., доц.	штат	с 1931	с 1934	
	2	**Целищев** Сергей Петрович	+	+	ассист.	08.08.1936, НИВИТ	–	–	ассист.	штат	с 1936	с 1936	
	3	*Вакансия*	+	–	–	–	–	–	нач. каф., проф.	штат	–	–	
Начертательная геометрия, черчение, рисование	1	**Мисюрев** Виктор Михайлович	+	+	–	–	–	–	преп.	штат	с 1938	с 1938	
	2	**Ащепков** Евгений Андреевич	+	+	–	–	–	–	преп.	штат	с 1938	с 1938	
	3	**Ваганов** Петр Константинович	+	+	–	–	–	–	преп.	совм.	с 1930	с 1930	
	4	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	нач. каф., проф.	штат	–	–	
	5	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	доц.	штат	–	–	
	6	*Вакансия*	+	–	–	–	–	–	ассист.	штат	–	–	
Химия	1	**Кузнецова** Клавдия Федоровна	+	+	ассист.	29.04.1936, уч. совет НИВИТа	–	–	врид нач. каф., ассист.	штат	с 1932	с 1936	
	2	**Колесникова** Серафима Ивановна	+	+	ассист.	19.11.1937, НИВИТ	–	–	преп.	штат	с 1937	с 1937	

Наименование кафедры или дисциплины	№п/п	Фамилия, имя и отчество	Утвержденная ВКВШ должность	Испрашиваемая должность	Звание		Ученая степень		Занимаемая должность		Педагогический стаж		Примечание
					Какое звание	Когда и кем утверждено	Наименование ученой степени	Когда и кем утверждена	Занимаемая должность в вузе	Штат или совмещение	Работа в вузах	В последнем звании или должности	
Химия	3	**Карасикова** Мария Евгеньевна	+	+	–	–	–	–	преп.	штат	с 1932	с 1932	
	4	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	нач. каф., проф.	штат	–	–	
	5	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	ассист.	штат	–	–	
Геодезия	1	**Важеевский** Владимир Александрович	+	+	–	–	–	–	врид. нач. каф., ст. преп.	штат	с 1930	с 1936	
	2	**Язов** Николай Тарасович	+	+	–	–	–	–	преп.	штат	с 1931	с 1931	
	3	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	нач. каф., проф.	штат	–	–	
	4	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	доц.	штат	–	–	
	5	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	доц.	штат	–	–	
	6	*Вакансия*	+	–	–	–	–	–	ассист.	штат	–	–	
Строительная механика	1	**Абрамов** Николай Матвеевич	+	+	проф.	01.03.1907, министр торговой промышленности	д-р техн. наук	10.03.1936, ВАК ВКПТО при СНК СССР	нач. каф., проф.	штат	с 1902	с 1907	
	2	**Куранов** Александр Яковлевич	+	+	–	–	–	–	ст. преп.	штат	с 1930	с 1932	
	3	**Мещеряков** Николай Семенович	+	+	ассист.	28.04.1936, уч. совет НИВИТа	–	–	ассист.	штат	с 1930	с 1936	

Продолжение прил. 7

Наименование кафедры или дисциплины	№ п/п	Фамилия, имя и отчество	Утвержденная ВКВШ должность	Испрашиваемая должность	Звание		Ученая степень		Занимаемая должность		Педагогический стаж		Примечание
					Какое звание	Когда и кем утверждено	Наименование ученой степени	Когда и кем утверждена	Занимаемая должность в вузе	Штат или совмещение	Работа в вузах	В последнем звании или должности	
Строительная механика	4	**Слюсарчук** Федор Ильич	+	+	ассист.	27.03.1938, НИВИТ	–	–	ассист.	штат	с 1932	с 1932	
	5	**Соколовский** Моисей Менделеевич	+	+	–	–	–	–	преп.	штат	с 1938	с 1938	
	6	*Вакансия*	+	–	–	–	–	–	доц.	штат	–	–	
Станции и узлы	1	**Горчаков** Алексей Михайлович	+	+	ассист.	1932 г., ЛИИЖТ	–	–	врид нач. каф., ассист.	штат	с 1932	с 1932	
	2	**Гадевальдт** Владимир Владимирович	+	+	ассист.	08.08.1936, НИВИТ	–	–	ассист.	штат	с 1935	с 1935	
	3	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	нач. каф., проф.	штат	–	–	
	4	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	доц.	штат	–	–	
	5	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	доц.	штат	–	–	
Организация движения и грузовой работы	1	**Крылов** Александр Иванович	+	+	–	–	–	–	врид нач. каф, и. о. доц.	штат	с 1931	с 1938	Командирован ЦУУЗом 1938 г. в должности и. о. доцента
	2	**Быков** Василий Иванович	+	+	ассист.	21.03.1936, НИВИТ	–	–	ассист.	штат	с 1935	с 1935	
	3	**Давыдов** Григорий Афанасьевич	+	+	–	–	–	–	преп.	штат	с 1938	с 1938	

Продолжение прил. 7

Наименование кафедры или дисциплины	№ п/п	Фамилия, имя и отчество	Утвержденная ВКВШ должность	Испрашиваемая должность	Звание		Ученая степень		Занимаемая должность		Педагогический стаж		Примечание
					Какое звание	Когда и кем утверждено	Наименование ученой степени	Когда и кем утверждена	Занимаемая должность в вузе	Штат или совмещение	Работа в вузах	В последнем звании или должности	
Организация движения и грузовой работы	4	**Холопов** Петр Алексеевич	+	+	ассист.	03.03.1937, НИВИТ	–	–	ассист.	совм.	с 1936	с 1936	
	5	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	нач. каф., проф.	штат	–	–	
	6	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	доц.	штат	–	–	
	7	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	ассист.	штат	–	–	
Подвижной состав и тяга поездов	1	**Ежков** Георгий Михайлович	+	+	доц.	1933, ЦОПКадр НКПС	канд. техн. наук	02.10.1936, квалиф. комиссия ЦУУЗа НКПС	и. о. нач. каф., доц.	штат	с 1930	с 1937	
	2	**Семин** Иван Петрович	+	+	ассист.	28.04.1936, уч. совет НИВИТа	–	–	ассист.	штат	с 1930	с 1936	
	3	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	доц.	совм.	–	–	
Электрические железные дороги	1	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	нач. каф., проф.	штат	–	–	
	2	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	доц.	штат	–	–	
	3	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	ассист.	штат	–	–	

Продолжение прил. 7

Наименование кафедры или дисциплины	№п/п	Фамилия, имя и отчество	Утвержденная ВКВШ должность	Испрашиваемая должность	Звание		Ученая степень		Занимаемая должность		Педагогический стаж		Примечание
					Какое звание	Когда и кем утверждено	Наименование ученой степени	Когда и кем утверждена	Занимаемая должность в вузе	Штат или совмещение	Работа в вузах	В последнем звании или должности	
Железные дороги (общий курс, путь и путевое хозяйство)	1	**Мацкевич** Степан Фаддеевич	+	+	доц.	14.11.1936, квалиф. комиссия НКПС	–	–	и. о. нач. каф., доц.	штат	с 1933	с 1936	
	2	**Лебедев** Алексей Ипполитович	+	+	ассист.	26.12.1936, НИВИТ	–	–	ассист.	штат	с 1933	с 1933	
	3	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	нач. каф., проф.	штат	–	–	
	4	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	проф.	штат	–	–	
	5	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	доц.	штат	–	–	
	6	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	ассист.	штат	–	–	
Строительное производство (строительные материалы, геология)	1	**Иванов** Василий Андреевич	+	+	–	–	–	–	врид нач. каф., и. о. доц.	штат	с 1932	с 1938	
	2	**Желязовский** Всеволод Николаевич	+	+	ассист.	27.03.1938, НИВИТ	–	–	ассист.	штат	с 1929	с 1929	
	3	**Осипова** Александра Васильевна	+	+	ассист.	21.09.1936, НИВИТ	–	–	ассист.	штат	с 1930	с 1930	
	4	*Вакансия*	+	–	–	–	–	–	нач. каф., проф.	штат	–	–	
	5	*Вакансия*	+	–	–	–	–	–	доц.	штат	–	–	

Наименование кафедры или дисциплины	№ п/п	Фамилия, имя и отчество	Утвержденная ВКВШ должность	Испрашиваемая должность	Звание		Ученая степень		Занимаемая должность		Педагогический стаж		Примечание
					Какое звание	Когда и кем утверждено	Наименование ученой степени	Когда и кем утверждена	Занимаемая должность в вузе	Штат или совмещение	Работа в вузах	В последнем звании или должности	
Мосты	1	**Голицын** Федор Георгиевич	+	+	–	–	–	–	врид нач. каф., и. о. доц.	штат	с 1932	с 1938	Командирован ЦУУЗом в должности и. о. доцента в 1938 г.
	2	**Коржавин** Константин Николаевич	+	+	ассист.	01.12.1936, НИВИТ	–	–	ассист.	штат	с 1933	с 1933	
	3	**Харитонов** Иван Захарович	+	+	–	–	–	–	преп.	штат	с 1933	с 1938	
	4	*Вакансия*	+	–	–	–	–	–	доц.	штат	–	–	
	5	*Вакансия*	+	–	–	–	–	–	ассист.	совм.	–	–	
Инженерные конструкции	1	*Вакансия*	+	–	–	–	–	–	нач. каф., проф.	штат	–	–	
	2	*Вакансия*	+	–	–	–	–	–	доц.	штат	–	–	
	3	*Вакансия*	+	–	–	–	–	–	ассист.	совм.	–	–	
Здания	1	**Воронов** Иван Трофимович	+	+	–	–	–	–	преп.	совм.	с 1927	с 1937	
	2	*Вакансия*	+	–	–	–	–	–	нач. каф., проф.	штат	–	–	
	3	*Вакансия*	+	–	–	–	–	–	доц.	штат	–	–	
	4	*Вакансия*	+	–	–	–	–	–	ассист.	совм.	–	–	

Продолжение прил. 7

Наименование кафедры или дисциплины	№ п/п	Фамилия, имя и отчество	Утвержденная ВКВШ должность	Испрашиваемая должность	Звание		Ученая степень		Занимаемая должность		Педагогический стаж		Примечание
					Какое звание	Когда и кем утверждено	Наименование ученой степени	Когда и кем утверждена	Занимаемая должность в вузе	Штат или совмещение	Работа в вузах	В последнем звании или должности	
Проектирование и постройка железных дорог	1	**Еврейсков** Владимир Евгеньевич	+	+	проф.	27.08.1930, ГУС Наркомпрос	–	–	нач. каф., проф.	штат	с 1921	с 1931	
	2	**Орябинский** Максим Иванович	+	+	доц.	28.05.1938, ВАК ВКВШ	канд. техн. наук	23.10.1937, ЛИИЖТ	доц.	штат	с 1930	с 1938	
	3	**Писарев** Константин Владимирович	+	+	ассист.	16.04.1937, НИВИТ	–	–	ассист.	штат	с 1937	с 1937	
	4	**Ушаков** Александр Александрович	+	+	ассист.	19.02.1938, НИВИТ	–	–	ассист.	штат	с 1938	с 1938	
	5	**Огарков** Владимир Андреевич	+	+	ассист.	27.03.1938, НИВИТ	–	–	ассист.	штат	с 1937	с 1937	
	6	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	проф. каф	штат	–	–	
	7	*Вакансия*	+	–	–	–	–	–	доц.	штат	–	–	
	8	*Вакансия*	+	–	–	–	–	–	ассист.	совм.	–	–	
Гидравлика, водоснабжение и канализация	1	**Икингрин** Антон Иннокентьевич	+	+	ассист.	27.03.1938, НИВИТ	–	–	ассист.	штат	с 1924	с 1924	

Наименование кафедры или дисциплины	№п/п	Фамилия, имя и отчество	Утвержденная ВКВШ должность	Испрашиваемая должность	Звание		Ученая степень		Занимаемая должность		Педагогический стаж		Примечание
					Какое звание	Когда и кем утверждено	Наименование ученой степени	Когда и кем утверждена	Занимаемая должность в вузе	Штат или совмещение	Работа в вузах	В последнем звании или должности	
Электротехника, теплотехника и термодинамика	1	**Муретов** Дмитрий Иванович	+	+	–	–	–	–	преп.	штат	с 1925	с 1930	
	2	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	доц.	штат	–	–	
	3	*Вакансия*	+	–	–	–	–	–	ассист.	совм.	–	–	
Устройство ЦСБ и связи	1	*Вакансия*	+	–	–	–	–	–	доц.	штат	–	–	
Механика грунтов, оснований	1	**Силенко** Александр Васильевич	+	+	–	–	–	–	и. о. доц.	совм.	с 1930	с 1936	Утвержден и. о. доц. ГУУЗом НКТП 16.05.1935
	2	Вакансия	+	+	–	–	–	–	доц.	совм.	–	–	
Детали машин и теория механизмов	1	**Казначеев** Петр Георгиевич	+	+	ассист.	27.03.1938, НИВИТ	–	–	ассист.	штат	с 1930	с 1930	
	2	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	доц.	совм.	–	–	

Продолжение прил. 7

Наименование кафедры или дисциплины	№п/п	Фамилия, имя и отчество	Утвержденная ВКВШ должность	Испрашиваемая должность	Звание		Ученая степень		Занимаемая должность		Педагогический стаж		Примечание
					Какое звание	Когда и кем утверждено	Наименование ученой степени	Когда и кем утверждена	Занимаемая должность в вузе	Штат или совмещение	Работа в вузах	В последнем звании или должности	
Иностранный язык	1	**Токарева** Мария Федоровна	+	+	–	–	–	–	преп.	штат	с 1916	с 1929	
	2	**Гинкен** Анна Дмитриевна	+	+	–	–	–	–	преп.	штат	с 1933	с 1933	
	3	**Попова** Ядвига Карловна	+	+	ассист.	03.07.1937, НИВИТ	–	–	ассист.	штат	с 1925	с 1925	
	4	**Нарциссова** Маргарита Васильевна	+	+	–	–	–	–	преп.	штат	с 1908	с 1908	
	5	**Чернышева** Елена Ивановна	+	+	–	–	–	–	преп.	штат	с 1923	с 1923	
	6	**Еврейскова** Надежда Павловна	+	+	ассист.	28.04.1936, уч. совет НИВИТа	–	–	ассист.	штат	с 1932	с 1936	
	7	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	преп.	штат	–	–	
	8	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	ст. преп.	штат	–	–	
	9	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	ст. преп.	штат	–	–	
	10	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	ст. преп.	штат	–	–	
	11	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	преп.	штат	–	–	
	12	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	преп.	штат	–	–	
Физподготовка	1	**Кокоулин** Василий Иосифович	+	+	–	–	–	–	преп.	штат	с 1929	с 1929	
	2	**Ковальков** Иван Федорович	+	+	–	–	–	–	преп.	штат	с 1937	с 1937	
	3	**Растворова** Александра Григорьевна	+	+	–	–	–	–	преп.	штат	с 1933	с 1933	
	4	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	ст. преп.	штат	–	–	
	5	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	преп.	штат	–	–	

Продолжение прил. 7

Наименование кафедры или дисциплины	№ п/п	Фамилия, имя и отчество	Утвержденная ВКВШ должность	Испрашиваемая должность	Звание		Ученая степень		Занимаемая должность		Педагогический стаж		Примечание
					Какое звание	Когда и кем утверждено	Наименование ученой степени	Когда и кем утверждена	Занимаемая должность в вузе	Штат или совмещение	Работа в вузах	В последнем звании или должности	
Общевойсковая подготовка	1	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	ст. преп.	штат	–	–	
	2	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	преп.	штат	–	–	
	3	*Вакансия*	+	+	–	–	–	–	преп.	штат	–	–	
	4	*Вакансия*	–	+	–	–	–	–	преп.	штат	–	–	
	5	*Вакансия*	–	+	–	–	–	–	преп.	штат	–	–	
	6	*Вакансия*	–	+	–	–	–	–	преп.	штат	–	–	
	7	*Вакансия*	–	+	–	–	–	–	преп.	штат	–	–	
	8	*Вакансия*	–	+	–	–	–	–	преп.	совм.	–	–	
Тактика	1	**Борисов** Николай Николаевич	+	+	майор	–	–	–	и. о. нач. каф., ст. преп.	штат	с 1918	с 1935	
	2	**Безруков** Максим Иванович	+	+	майор запаса	–	–	–	ст. преп.	штат	с 1937	с 1937	
	3	**Тулянкин** Андрей Васильевич	–	+	капитан	–	–	–	ст. преп.	штат	с 1919	с 1938	
	4	**Грецкий** Лев Федорович	+	+	майор	–	–	–	преп.	совм.	с 1918	с 1937	
	5	**Абрамов** Абрам Григорьевич	+	+	майор	–	–	–	преп.	совм.	с 1918	с 1937	
	6	**Жильцов** Сергей Николаевич	+	+	капитан	–	–	–	преп.	совм.	с 1919	с 1938	
	7	*Вакансия*	–	+	–	–	–	–	преп.	штат	–	–	
	8	*Вакансия*	–	+	–	–	–	–	преп.	штат	–	–	

Окончание прил. 7

Наименование кафедры или дисциплины	№ п/п	Фамилия, имя и отчество	Утвержденная ВКВШ должность	Испрашиваемая должность	Звание		Ученая степень		Занимаемая должность		Педагогический стаж		Примечание
					Какое звание	Когда и кем утверждено	Наименование ученой степени	Когда и кем утверждена	Занимаемая должность в вузе	Штат или совмещение	Работа в вузах	В последнем звании или должности	
Военные сообщения	1	**Лебедев** Сергей Степанович	+	+	майор	–	–	–	и. о. нач. каф., ст. преп.	штат	с 1918	с 1935	
	2	*Вакансия*	–	+	–	–	–	–	ст. преп.	штат	–	–	
	3	*Вакансия*	–	+	–	–	–	–	преп.	штат	–	–	
Ведение операций	1	*Вакансия*	–	+	–	–	–	–	ст. преп.	штат	–	–	
	2	*Вакансия*	–	+	–	–	–	–	преп.	совм.	–	–	
Разрушение и восстановление железных дорог	1	**Котюков** Аркадий Васильевич	+	+	полковник	–	–	–	и. о. нач. каф., ст. преп.	штат	с 1918	с 1935	
	2	*Вакансия*	–	+	–	–	–	–	ст. преп.	штат	–	–	
	3	*Вакансия*	–	+	–	–	–	–	преп.	совм.	–	–	

Примечание: Принятое в оригинале обозначение «испрашиваемая» означает затребованную институтом должность.

Приложение 8

Стихотворение слушателя Чащина «НИИТ»[1]

НИИТ

От Москвы на Восток, за Уралом,
Где сибирские ветры поют,
Где дрались с Колчаком-адмиралом,
Пятилеткой рожден институт.

Это – втуз пролетарской учебы.
Это – кузница кадров страны.
Будет транспорт всегда обеспечен
В мирной стройке, во время войны.

Пред нами задачу большую
Ставит наша советская власть –
Обстановку учесть боевую
И не дать втихомолку напасть.

Чтобы годы закалки во втузе
Пролетарских ковали бойцов,
Овладев пролетарской наукой,
Продолжали бы дело отцов.

Мы хотим и с желаньем стремимся
Доказать свою верность стране.
Капитала – врага не боимся,
Хоть пришлось бы работать в огне.

Прав труда у рабочего класса
Никому не дадим отобрать.
СССР – мировую бригаду
Дружно сможем всегда отстоять.

Перед нами задачи большие.
Основная задача одна:
Инженер – командир, пролетарий
Постоит за борьбу Октября.

[1] Кадры – транспорту. 1934. № 16–17 (84–85). 29 нояб. *В стихотворении сохранена авторская пунктуация.*

Приложение 9

Состояние оборудования лабораторий и кабинетов НИВИТа на 1 июля 1936 г. и обеспечение нормального хода учебного процесса и научно-исследовательской работы[1]

Наименование лабораторий и кабинетов	Состояние оборудования на 01.01.1936, р.-к.	Ссуда оборудования на 1936 г., р.-к.	Расходы ссуды оборудования на 01.07.1936, р.-к.	То же по отношению к ссуде, %	Обеспеченность	
					Учеб. процесс, %	Науч.-исслед. работа, %
Лаборатории						
1. Геодезическая	111 693-17	3 843-20	4 508-12	117	100	100
2. Физическая	58 438-91	5 970-00	5 775-80	97	80	100
3. Химическая	30 875-44	400-00	54-59	13,8	80	50
4. Механическая	30 846-44	33 805-00	2 512-77	7,4	70	10
5. Строительных материалов (и кабинет)	11 894-71	11 900-00	3 043-02	25,8	66	50
6. Электротехническая	74 951-99	10 030-00	973-07	9,4	80	0
7. Гидравлическая	10 264-17	2 000-00	192-00	9,6	10	0
8. Сварочная	–	4 790-00	5 357-13	112	20	5
9. Фотографическая	1 386-75	2 000-00	–	–	–	–
10. СЦБ и связи	32 602-09	14 100-00	4 568-12	37,4	60	0
Кабинеты						
11. Эксплуатационный	4 174-74	14 100-00	709-71	37,4	45	0
12. Железнодорожный путь	34 785-57	15 790-00	2 303-74	14,8	30	15
13. Изыскание и проектирование железных дорог	8 168-44	3 000-00	–	–	–	–
14. Архитектура	6 829-20	300-00	536-75	179,0	15	0
15. Конструкции	–	5 000-00	5 535-80	110,0	20	0
16. Мосты	17 278-80	3 400-00	150-00	4,4	70	0
17. Подвижной состав железной дороги	13 161-35	7 250-00	63-50	0,88	18	0
18. Станции и узлы	2 959-88	2 700-00	–	–	50	0
19. Строительное производство	35 294-62	5 926-00	2 820-00	47,6	58	0
20. Теплотехника	60-00	–	–	–	10	0[2]
21. Строительная механика	–	–	–	–	–	–
22. Математика	1 483-89	720-00	–	–	40	0
23. Методы изображения	16 681-97	490-00	674-53	137,5	60	0

[1] Отчет о работе Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта имени пятнадцатилетия Октября за 1935/36 учеб. г. // ГАНО. Ф. Р-1100. Оп. 1. Д. 16. Л. 10 об.

[2] Аппаратура находится на балансе электротехнической лаборатории.

Окончание прил. 9

Наименование лабораторий и кабинетов	Состояние оборудования на 01.01.1936, р.-к.	Ссуда оборудования на 1936 г., р.-к.	Расходы ссуды оборудования на 01.07.1936, р.-к.	То же по отношению к ссуде, %	Обеспеченность	
					Учеб. процесс, %	Науч.-исслед. работа, %
24. Партийный	11 639-32	2 500-00	569-39	22,8	70	0
25. Рисование	1 871-40	1 900-00	100-70	5,3	30	0
26. Теоретическая механика	–	1 750-00	675-89	38,7	5	0
27. Иностранные языки	221-28	–	–	–	24	0
28. Геология	7 063-46	1 000-00	–	–	70	0
29. Физкультура	37 057-73	20 000-00	5 992-02	29,9	80	0
30. Тактика	–	–	–	–	–	–
31. Разрушение и восстановление железных дорог	33 640-21	4 750-00	570-80	12,0	–	–
32. ПВО	–	1 600-00	–	–	–	–
33. Стрелковый	–	1 365-00	–	–	–	–
34. Водоснабжения	–	–	–	–	–	–
35. Социально-экономический	–	–	–	–	–	–
ВСЕГО	59 5391-12	168 279-00	47 683-45	28,3	–	–
Только по ссуде оборудования без ассигнований на физмероприятия	–	148 279-00	42 691-43	29,0	–	–



Оглавление

Введение 3
Глава 1. Начало истории: первый учебный год НИВИТа 12
Глава 2. Руководство вуза, факультеты и кафедры, профессорско-преподавательский состав 33
Глава 3. Организация учебного процесса в вузе 63
Глава 4. Налаживание связи с производством и первые производственные практики ... 96
Глава 5. Становление научно-исследовательской работы в НИВИТе 115
Глава 6. Система идейно-политического воспитания в вузе 138
Глава 7. Культурно-массовая работа в вузе и повышение культурного уровня слушателей 156
Глава 8. Развитие физкультурной и оборонно-массовой работы 171
Глава 9. НИВИТ в годы политических репрессий: действительные и мнимые враги народа 191
Глава 10. Создание учебно-производственной базы и строительство вуза в 1930-е годы 217
Глава 11. Зарождение славных традиций НИВИТа – НИИЖТа – СГУПСа 230
Заключение 247
Библиографический список 250
Приложение 1. Хроника учебно-производственной и социально-политической жизни НИВИТа (сентябрь 1934 – июнь 1941 г.) 252
Приложение 2. Начальники (деканы) факультетов НИВИТа (1934–1941 гг.) 275
Приложение 3. Приказ по Новосибирскому институту военных инженеров железнодорожного транспорта № 420 от 30 декабря 1940 г. 276
Приложение 4. Приказ по Новосибирскому институту военных инженеров железнодорожного транспорта № 395 от 4 ноября 1939 г. 278
Приложение 5. Сводка итогов экзаменационной сессии за первый семестр 1939/40 учеб. г. 279
Приложение 6. Приказ по Новосибирскому институту военных инженеров железнодорожного транспорта № 46 от 19 февраля 1940 г. 280
Приложение 7. Список профессорско-преподавательского состава Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта на 1938/39 учеб. г. (на 1 августа 1938 г.) 281
Приложение 8. Стихотворение слушателя Чащина «НИИТ» 295
Приложение 9. Состояние оборудования лабораторий и кабинетов НИВИТа на 1 июля 1936 г. и обеспечение нормального хода учебного процесса и научно-исследовательской работы 296

Научное издание

Добровольский Анатолий Владимирович
Манаков Алексей Леонидович

Первые годы НИВИТа

Редакторы: *А. О. Елесина, Ю. В. Печенкина, Е. Е. Рыжкова*
Компьютерная верстка, дизайн обложки *А. С. Петренко*

Изд. лиц. ЛР № 021 277 от 06.04.98
Подписано в печать 31.08.2022. Формат 70x90 1/16
40,5 печ. л. 33,1 уч.-изд. л. Тираж 500 экз. Заказ № 3745

Издательство Сибирского государственного
университета путей сообщения
630 049, Новосибирск, ул. Дуси Ковальчук, 191
Тел./факс: (383) 328-03-81. E-mail: bvu@stu.ru



ISBN 978-5-00148-258-1

9 785001 482581

Издательство Сибирского государственного
университета путей сообщения

630049, Новосибирск, ул. Дуси Ковальчук, 191
Тел./факс: (383) 328-03-81. E-mail: bvu@stu.ru