

УДК 378.665.62(571.14):9(47+57)722

Кадровый и научный потенциал НИВИТа в годы Великой Отечественной войны

А. Л. Манаков,

профессор кафедры «Технология транспортного машиностроения и эксплуатация машин»
Сибирского государственного университета путей сообщения,
доктор технических наук, доцент,
г. Новосибирск
E-mail: manakov005@mail.ru

А. В. Добровольский,

профессор кафедры «История и политология»
Сибирского государственного университета путей сообщения,
доктор исторических наук, доцент,
г. Новосибирск
E-mail: dobrovolsky@sgups.stu.ru

The Staff and Scientific Potential of the NIVIT in the Years of the Great Patriotic War

A. L. Manakov, A. V. Dobrovolskiy

В статье исследуется кадровый и научный потенциал Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта (НИВИТ) в годы Великой Отечественной войны. На основе архивных материалов, работ предшественников воссоздана картина деятельности профессорско-преподавательского состава НИВИТа в научной сфере, в организации работы по оказанию практической помощи тылу и фронту в военное время. Авторы придерживаются мнения, что прибытие в Новосибирск группы преподавателей эвакуированных из европейской части страны вузов серьезно укрепило научно-педагогический потенциал НИВИТа. Корифеи транспортной науки внесли существенный вклад в развитие сибирского вуза.

В работе приводятся данные о количественном и качественном составе профессорско-преподавательского состава НИВИТа в военные годы. Война потребовала коренного изменения форм и методов работы в научной и педагогической деятельности. В статье показано, что организация и проведение трех институтских научно-технических конференций в годы войны способствовали развитию научного потенциала вузовской науки в г. Новосибирске, укреплению связи науки и производства, акцентировали усилия научно-педагогических коллективов вузов на оказание конкретной помощи фронту и тылу. Масштабные задачи военного времени потребовали от коллектива НИВИТа небывалой мобилизации интеллектуальных и трудовых ресурсов. В ходе исследования авторы уделяли внимание конкретным формам организации помощи эвакуированным предприятиям, повышению эффективности работы предприятий и учреждений Томской железной дороги, развитию транспортной инфраструктуры в г. Новосибирске. В публикации отражена руководящая роль партийных и государственных органов в этом деле. Практическая значимость представленных результатов исследования состоит в том, что в год 75-летия Великой Победы чрезвычайно важно отразить историю своего вуза в военное время, вспомнить фамилии и имена тех людей, которые в глубоком тылу внесли свой посильный, но существенный вклад в победу над фашистской Германией.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, НИВИТ, преподаватели, кадры, наука, транспорт, фронт, эвакуация, тыл, предприятия, Томская железная дорога.

The article investigates the staff and scientific potential of the Novosibirsk Institute of Military Railway Engineers (NIVIT) during the Great Patriotic War. On the basis of some archival materials and the works of predecessors, the scientific activity of the NIVIT and its practical assistance to the front and rear in the wartime was recreated. The authors support the opinion that the arrival in Novosibirsk of the universities teachers evacuated from the European part of the country significantly strengthened the scientific and pedagogical potential of the NIVIT. The luminaries of transport science have made a significant contribution to the development of the Siberian university.

The paper presents some data on the quantitative and qualitative composition of the NIVIT faculty in the war years. The war required a radical change in the forms and methods of scientific and pedagogical activity. The article shows that the organization of three institute scientific and technical conferences during the war contributed to the development of the scientific potential of the university science in Novosibirsk, strengthened the science and production links, and combined the scientific and pedagogical efforts aimed at providing specific assistance to the front and rear. Large-scale wartime tasks required from the NIVIT an unprecedented mobilization of intellectual and labor resources. The study focuses on the organization of the assistance to the evacuated enterprises, improving the efficiency of the Tomsk Railway enterprises, and the development of transport infrastructure in Novosibirsk. The article emphasizes the leading role of the party and state bodies. The practical

significance of the research is that in the year of the 75th anniversary of the Great Victory it is extremely important to reflect the wartime history of the university and to remind the names and surnames of those people who made their feasible, but significant contribution to the Victory over the Nazi Germany in the deep rear.

Key words: Great Patriotic War, NIVIT, teachers, staff, science, transport, front, evacuation, rearward, enterprises, Tomsk Railway.

Новосибирский институт военных инженеров железнодорожного транспорта (НИВИТ) образован в сентябре 1934 г. путем преобразования Новосибирского путейско-строительного института инженеров транспорта (НоПИИТ) в военизированный институт с тремя факультетами: 1) «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство»; 2) «Движение и грузовая работа»; 3) «Здания на железнодорожном транспорте» [19, с. 18]. Все студенты были переведены в категорию военнослужащих-слушателей, они находились на полном государственном обеспечении (обмундирование, питание, проживание, стипендия). Срок обучения в вузе продлили до 6 лет. Почти 20 лет (1934–1953 гг.) НИВИТ являлся единственным высшим учебным заведением в СССР, который готовил кадры инженеров железнодорожного транспорта и командиров взводов службы военных сообщений Рабоче-крестьянской Красной армии. Военизирование высшего учебного заведения «было обусловлено заботой об укреплении обороноспособности страны, потребностью в подготовке будущих командиров транспорта» [6, с. 4–11]. Преподавательский состав НИВИТа состоял из 120 штатных преподавателей и 11 совместителей, из них ученое звание (без ученой степени) профессора имело два преподавателя, звание доцента – 20, в их числе 11 кандидатов наук (13, с. 13).

Великая Отечественная война создала условия для повышения остроты преподавательского состава и эффективности научно-исследовательской работы (НИР) НИВИТа. Из европейской части страны в августе – декабре 1941 г. в Новосибирск были эвакуированы преподаватели ведущих транспортных вузов страны, которые были зачислены в штат НИВИТа. Так, чл.-корр. Академии наук СССР, д-р техн. наук Г. П. Передерий (до этого преподававший в Ленинградском институте инженеров железнодорожного транспорта – ЛИИЖТ) был назначен на должность профессора на кафедру «Мосты», а вскоре он стал руководителем кафедры [18, с. 93]. В институт приняли переводом из Московского института инженеров железнодорожного транспорта (МИИТ) д-ра физ.-мат. наук, проф. С. Л. Бастамова (на должность начальника кафедры «Физика»), д-ра техн. наук, проф. И. В. Урбана (на должность начальника кафедры «Строительная механика»). Профессор Московского государственного университета и Московской академии связи им. В. Н. Подбельского д-р физ.-мат. наук А. П. Норден был назначен начальником кафедры математики [1, д. 106, л. 18; д. 107, л. 283, 302; 18, с. 27, 86, 105].

На 1 сентября 1941/42 учеб. г. в институте числилось 1765 слушателей. В начале месяца на территории НИВИТа был размещен Новосибирский институт инженеров геодезии и картографии (НИИГАиК), помещения которого были реквизированы под нужды обороны. В середине сентября прибыл эшелон из Днепропетровска. В штат НИВИТа были зачислены 45 преподавателей и 259 студентов Днепропетровского института инженеров железнодорожного транспорта (ДИИТ), в связи с чем специально создали под них гражданское отделение [1, д. 107, л. 304, 383]. Руководителем нового подразделения назначили бывшего ректора ДИИТа проф. В. А. Лазаряна; он также был утвержден заместителем начальника НИВИТа по учебной и научной работе (до марта 1942 г., когда ДИИТ вновь стал самостоятельным вузом) [1, д. 137, л. 93]. В декабре 1941 г. в г. Новосибирск эвакуировали Московский институт инженеров железнодорожного транспорта (МИИТ); ряд преподавателей этого вуза также были зачислены в штат НИВИТа, в их числе доктора наук, профессора Н. Т. Митюшин, М. М. Хазен, проф. М. П. Кошурников [13, с. 38; 18, с. 77–78, 111–112, 56–57].

Таким образом, за счет преподавателей эвакуированных ведущих вузов европейской части страны профессионально-квалификационный уровень кадрового состава НИВИТа существенно повысился. Если до начала войны в НИВИТе было лишь два профессора (неостепененных), то «в 1941/42 учеб. г. их работало уже девять, в том числе шесть докторов наук, один чл.-корр. Академии наук СССР. В полтора раза увеличилась и численность кандидатов наук» [10, с. 291]. В 1942/43 учеб. г. в штате вуза насчитывалось уже 11 профессоров [3, д. 173, л. 45]. Ведущие ученые, признанные специалистами железнодорожного дела стали инициаторами ряда будущих научных исследований, оставили заметный след в научной, учебной и общественной жизни нашего института.

В декабре 1941 г. в НИВИТе состоялась досрочная защита дипломных проектов. При распределении тем дипломных проектов среди слушателей 6-го курса особое внимание уделялось таким темам, как восстановительные работы, вопросы организации движения поездов в условиях военного времени и др. [3, д. 183, л. 21]. Каждый дипломник представлял на защиту инженерно-техническую и военную часть. Диплом инженеров досрочно получили 187 чел., 68 из них (треть от общего числа) была сразу же отправлена на фронт. Остальные выпускники получили целевое распределение по решению Наркомата путей сообщения [14, с. 48; 15, д. 173, л. 42 (об)].

Война заставила коренным образом изменить организацию руководства научной деятельностью. При Государственном комитете обороны СССР (ГКО СССР) в октябре 1941 г. была создана должность уполномоченного ГКО по вопросам науки, на которую был назначен председатель Всесоюзного комитета по высшей школе (ВКВШ) при Совете народных комиссаров СССР (СНК СССР) С. В. Кафтанов [8, с. 56–57]. В Новосибирске 30 января 1942 г. создали Комитет ученых под руководством крупнейшего ученого в области аэро- и гидродинамики С. А. Чаплыгина. В состав комитета вошли 30 чел., в том числе два представителя от НИВИТа – чл.-корр. АН СССР, проф. Г. П. Передерий и проф. В. Е. Еврейсков [4, с. 252].

Создание ремонтно-восстановительного поезда в 1941 г. на Томской железной дороге стало первым военным делом и для коллектива НИВИТа. Организаторами и руководителями этого поезда были назначены бывшие нивитовцы – инженеры Л. А. Николаев, В. Л. Супрун, Н. П. Логутов, Н. И. Лапшин. В декабре 1941 г. поезд вышел на передовую [14, с. 81; 17, с. 52].

Первые итоги НИР института за 1941 г. были рассмотрены на заседании Учебного совета института 4 декабря 1941 г. Из протокола заседания видно, что «из 25 тем, утвержденных на 1941 г., выполнено 9, из них 4 темы оборонного значения» [3, д. 183, л. 13]. На заседании совета 9 января 1942 г. было решено уделить основное внимание темам, актуальным для армии, железнодорожного транспорта и местной промышленности. Участие в заседании совета корифеев транспортной науки – члена-корреспондента АН СССР, восьми докторов наук (МИИТ, ДИИТ, ЛИИЖТ) сыграло важную роль при обсуждении вопросов, связанных с научной деятельностью вуза [3, д. 183, л. 24]. Учебный совет НИВИТа принял решение сократить тематику научных исследований, обратить приоритетное внимание на комплексные темы, взять под жесткий контроль ход выполнения плана НИР. Мы уже писали ранее, что «в тематический план научно-исследовательской работы НИВИТа на 1942 г., утвержденный ЦУУЗом Народного комиссариата путей сообщения СССР (НКПС), вошли следующие комплексные темы: 1) «Восстановление железных дорог»; 2) «Улучшение работы железнодорожного транспорта тыловых дорог»; 3) «Использование местных ресурсов»; 4) «Сокращение расходов топлива и экономия энергии»; 5) «Планирование и организация подвоза в армейском тылу в условиях современной войны»; 6) тематика специального оборонного назначения» [5, с. 17].

В феврале – марте 1942 г. преподаватели НИВИТа осуществили выполнение срочных лабораторно-производственных испытаний

по переходу к коагулированию воды р. Оби железным купоросом с известью, что позволило увеличить на 30 % производительность очистных сооружений городского водопровода без дополнительных капиталовложений. Новосибирский горисполком объявил благодарность преподавателям НИВИТа Н. М. Федиченко и Г. С. Лейбовичу за успешное выполнение задания: «Решение этого вопроса, – отмечалось в письме горисполкома, – гарантирует также получение стационарного качества питьевой воды, особенно в период весеннего паводка, являющегося наиболее опасным с эпидемиологической точки зрения» [1, д. 137, л. 64]. Примечательно, что для очистки воды ученые НИВИТа предложили применять местные материалы – железный купорос (отходы производства) и известь.

В соответствии с заданием Центрального научно-исследовательского института НКПС и приказом начальника Томской железной дороги преподаватели НИВИТа осуществили ряд опытных работ по определению топливных эквивалентов взаимозаменяемости и установлению норм расхода топлива паровозами. Приказом по институту была сформирована бригада в составе доц. Н. М. Федиченко (руководитель), ассистентов З. З. Рудякова, И. М. Коротеева, Г. Т. Литвинова. Начальнику кафедры «Подвижной состав и тяга поездов» Г. М. Ежкову поручили оказать помощь в разработке методики и организации опытных поездок. Поездки с динамометрическим вагоном осуществлялись в марте – апреле 1942 г. на участках Томской железной дороги: Барнаул – Черепаново, Барнаул – Бийск [5, с. 18].

Большую роль в работе военного НИВИТа сыграла V Научно-техническая конференция (29 июня, 1–2 июля 1942 г.). На конференции было заслушано 30 докладов, 49 чел. выступили в прениях [7, л. 1]. Большой интерес для участников конференции представляли выступления лучших производственников (стахановцев), а также доклады ведущих ученых – чл.-корр. АН СССР, проф. Г. П. Передерия (о типах труб под железнодорожными насыпями), проф. М. М. Хазена (о методах радикального повышения коэффициента полезного действия паровоза), проф. В. Е. Еврейскова и др. [7, л. 1, 2]. Красной нитью во всех выступлениях проводилась мысль о том, что все научные исследования должны быть связаны с оборонной тематикой. Участники конференции решили, что в условиях войны главное внимание преподавателей и ученых должно быть сосредоточено на проведении научных исследований, связанных с оборонной тематикой, оказании практической помощи железнодорожному транспорту, предприятиям оборонной промышленности. Историческая роль V Научно-технической конференции НИВИТа состояла в том, что она способствовала объединению профессиональных знаний преподавателей вузов г. Новосибирска с реальными потребностями и интересами производственников, представителей проектных и конструкторских организаций. Научно-техническая

конференция НИВИТа стала своеобразным толчком для активизации НИР в вузах г. Новосибирска, форсированного развития региональной науки в условиях военного времени.

В соответствии с решениями Новосибирского горкома ВКП(б) и горисполкома в октябре 1942 г. НИВИТу поручили выполнить строительство соединительной трамвайной линии маршрутов № 6 и 7: «...произвести планировку и досыпку земляного полотна, разбор, транспортировку и укладку верхнего строения, постановку опор контактной сети» [1, д. 168, л. 89]. На строительстве трамвайной линии с 29 октября по 6 ноября 1942 г. были заняты практически все слушатели института, часть преподавательского состава. Общее техническое руководство строительством осуществлял доц. А. М. Горчаков (главный инженер). Командиры батальонов обеспечивали своевременный выход слушателей на работы, соблюдение распорядка дня и правил безопасности при работах.

В ноябре 1942 г. на базе НИВИТа был сформирован временный коллектив квалифицированных преподавателей-специалистов для составления проекта соединения ряда новых трамвайных маршрутов. Общее руководство проектными работами возложили на проф. В. Е. Еврейскова. Другая бригада преподавателей (под руководством начальника кафедры энергетики проф. М. М. Хазена) занялась обследованием ряда предприятий города, подготовкой конкретных предложений по экономии топлива [3, д. 209, л. 37]. Советские партийные органы высоко оценили вклад коллектива НИВИТа в оказание практической помощи г. Новосибирску (составление проектных заданий и организация проектных работ по строительству городских трамвайных путей, проектирование и строительство подъездных железнодорожных путей к ряду эвакуированных заводов, предприятиям оборонного значения).

В ноябре 1942 г. в НИВИТе состоялась VI Научно-техническая конференция. Были заслушаны доклады заместителя начальника института по военной работе генерал-майора технических войск А. В. Котюкова на тему «Восстановление железных дорог по опыту Великой Отечественной войны», проф. В. Е. Еврейскова «Проблемы транспорта Западной Сибири», проф. Н. Т. Митюшина «Некоторые изменения в конструкции рельсового стыка на двоярных шпалах и стыка на весу», чл.-корр. АН СССР, проф. Г. П. Передерия «Связь конструкций труб с условиями протекания воды в них», проф. П. Я. Гордиенко «Мероприятия по улучшению пригородного пассажирского движения в Новосибирском узле» [5, с. 31].

Особый интерес вызвал доклад генерал-майора А. В. Котюкова, который сосредоточил внимание на проблеме перешивки железнодорожных путей с одной колеи на другую. Эта

тема была весьма актуальной и востребованной для фронта. Германские железнодорожные войска, активно используя рабочую силу военнопленных, трудовые ресурсы местного населения быстро перешивали российскую колею (1524 мм) на европейский стандарт (1435 мм). И это серьезно затрудняло использование железнодорожного транспорта при планировании и осуществлении контрнаступательных операций Красной армии. Вскоре генерал-майор А. В. Котюков был вызван в Москву для личного доклада по этой тематике. Некоторые доклады VI Научно-технической конференции НИВИТа были использованы при организации и проведении производственно-технических совещаний на базе Томской железной дороги, ряд предложений были реализованы на практике.

Одной из конкретных форм помощи оборонной промышленности и фронту в Сибири, как отмечала в свое время историк Т. Н. Петрова, «стало создание на базе институтских мастерских и лабораторий специальных производств, где по заказам оборонных предприятий изготавливались отдельные части, узлы, а иногда и военное снаряжение. Такие спецпроизводства стали первой ступенью в налаживании взаимодействия и тесного сотрудничества технических вузов с крупным промышленным производством» [16, с. 292]. Так, в НИВИТе на базе лаборатории кафедры «Строительная механика» были проведены работы по испытанию деталей спецназначения для оборонных предприятий региона. В механической мастерской под руководством доц. В. А. Новопавловского осуществлялись испытания высокопрочных марок стали [14, с. 81]. Весьма ценную помощь, как отмечалось в очерках по истории нашего вуза, оказала кафедра «Строительное производство», полевая лаборатория которой проделала большую работу при постройке Новосибирского аэродрома (инициаторы и создатели выездной лаборатории ассист. В. Н. Железовский и старший лаборант Е. Ф. Сурков) [17, с. 62]. Следует заметить, что военный заместитель начальника института генерал-майор А. В. Котюков приложил немало усилий, чтобы адаптировать тематику НИР НИВИТа к условиям военного времени.

В первый военный год, несмотря на серьезные материальные трудности, НИВИТ издал две монографии: «Методика преподавания курса "Мосты"» (проф. Г. И. Передерий) и «Расчет рамных мостов переменной жесткости» (проф. И. В. Урбан). В 1942 г. в институте подготовили научный сборник «Труды НИВИТа» (вып. IV), в котором были опубликованы статьи чл.-корр. Г. И. Передерия, докторов наук Н. Т. Митюшина, Г. М. Шахунянца, проф. В. Е. Еврейскова, доцентов М. А. Фришмана, С. В. Амелина, Д. Б. Ломазова, ассист. А. М. Кушнерева [3, д. 173, л. 51 (об.); 5, с. 21].

На 1943/44 учеб. г. коллективу института были поставлены задачи по дальнейшему развитию различных форм НИР, организации «выступлений отдельных сотрудников в периодических технических журналах, предметное участие в ра-

боте Томской ж.-д. по рационализации и изобретательству, дальнейшая разработка комплексных тем» [3, д. 209, л. 65]. Научный вклад проф. Г. П. Передерия в 1943 г. был отмечен высокой правительственной наградой – орденом Красной Звезды, также ему была присуждена Сталинская премия II степени [18, с. 94]. В октябре 1943 г. Учебный совет НИВИТа горячо чествовал д-ра техн. наук, проф. Г. П. Передерия в связи с избранием его в действительные члены АН СССР. Вскоре академик Г. П. Передерий составил руководство по устройству мостов на обходах при восстановлении движения. Работа была реализована на практике Центральным управлением Желдорстроя НКПС [14, с. 79].

На VII Научно-технической конференции НИВИТа (10–12 ноября 1943 г.) были подведены итоги работы по оказанию практической помощи Томской железной дороге. В резолюции конференции отмечалось, что окрепла деловая связь с Томской железной дорогой; значительная часть профессоров и преподавателей института успешно работает в различных областях деятельности транспорта и промышленности [1, д. 168, л. 44]. Это выразилось в том, что при управлении Томской железной дороги был образован Научно-технический совет, секциями которого руководили ведущие профессора НИВИТа. При содействии преподавателей института были организованы и проведены производственно-технические конференции: «Мобилизация внутренних ресурсов и лунинские методы работы» (ст. Усыты, август 1942 г.); «Мобилизации внутренних ресурсов в области путевого хозяйства и подготовки к зиме» (ст. Защита, октябрь 1942 г.); «Организация движения и борьба с авариями и крушениями» (ст. Барнаул, апрель 1943 г.) [3, д. 209, л. 37; 9]. Была разработана и внедрена в производство комплексная тема «Усиление транспортных связей Кузбасса», что реально поспособствовало плодотворному сотрудничеству ученых и практиков.

В третий военный учебный год ученые НИВИТа уделили большое внимание теме помощи железнодорожному транспорту и предприятиям г. Новосибирска. По просьбе начальника управления Томской железной дороги проф. В. Е. Еврейсков выступил с докладом об опыте строительства Горно-Шорской железной дороги на дорожной научно-технической конференции. Доцент А. И. Афанасьев регулярно выступал в городских аудиториях (Дом науки и техники, Дом Красной Армии) по вопросам экономии электроэнергии [3, д. 230, л. 23–23 (об.)]. Доктор технических наук, профессор М. М. Хазен сделал ряд научных докладов в МЭМИИТе (г. Томск); доц. С. С. Ульрих и ст. преп. Г. И. Клейменов прочитали семь докладов во Всесоюзном научно-инженерном техническом обществе (ВНИТО) строителей.

В 1943/44 учеб. г. охват кафедр НИР составил 88 %. Уже к середине года на 100 % были выполнены госбюджетные темы, имеющие важное значение для г. Новосибирска: «Реконструкция транспорта Новосибирской области», «Транспорт Новосибирска» (руководитель – проф. В. Е. Еврейсков), «Организация выставок в лаборатории “Электротехника” по вопросам экономии электроэнергии» (руководитель – доц. А. П. Афанасьев), «Применение кирпича в мостостроении» (руководитель – доц. Ф. Г. Голицын) [3, д. 230, л. 21].

Дипломникам 1943 г. вновь предложили выполнить ряд дипломных проектов по военной тематике: «перешивка пути (4 темы); восстановление пути на участке в предвидение наступательной операции (4 темы); восстановление пути на ж.-д. участке в условиях наступательной операции (6 тем); восстановление искусственных сооружений на ж.-д. участке (5 тем); эвакуация и разрушение ж.-д. участков в условиях отхода (4 темы)» [3, д. 209, л. 60].

Летняя производственная практика (июль – октябрь 1944 г.) значительно отличалась от предыдущих лет. Слушатели 5-го курса строительного факультета во главе с генерал-майором А. В. Котюковым, подполковником В. Е. Ермилиным, военным инженером 2-го ранга Л. М. Ковальским, под техническим руководством доц. Ф. Г. Голицына, Н. Ф. Никонова, ассист. И. А. Котюкова, В. А. Подоплелова, А. А. Ушакова проходили производственную практику на железных дорогах, соприкасающихся непосредственно с зоной боевых действий 1, 2 и 3-го Украинских и 1, 2-го Белорусских фронтов. «Это была богатая практика по восстановлению пути и мостов в боевых условиях. Многие слушатели-дипломники показали себя способными, энергичными, зрелыми военными инженерами» [14, с. 121]. Несколько нивитовцев стали свидетелями и даже непосредственными участниками знаменитой военной операции «Багратион» [1, д. 192, л. 409]. Так, слушатель В. П. Сорокин под огнем противника восстановил поврежденный путь и в числе первых был удостоен наркомовского нагрудного знака «Отличный восстановитель». В ноябре 1944 г. высокими правительственными наградами были награждены 15 преподавателей военных кафедр НИВИТа [5, с. 60].

В последнем военном учебном году особый акцент был сделан на расширение технической помощи транспорту и производственным организациям. При прокладке новой трамвайной линии (удлинении) маршрута № 6 институту вновь поручили осуществлять технический надзор за строительством, а также обеспечить набор рабочей силы из числа слушателей. В работе по проектированию и укладке трамвайной линии были задействованы проф. В. Е. Еврейсков, доц. А. М. Горчаков, Г. Д. Вознесенский, ст. преп. Г. И. Клейменов. В этом же году представители института дали Горисполкому конкретные предложения по организации будущего троллейбусного сообщения в г. Новосибирске [3, д. 247, л. 55].

Определенной новацией последнего военного учебного года стала организация постоянно действующей выставки при электротехнической лаборатории НИВИТа, на которой демонстрировали нововведения в области электротехники, а также консультировали производителей по вопросам экономики электроэнергетики и борьбы с ее потерями. Институт предоставил свои площади и дал возможность городским предприятиям демонстрировать свой опыт и достижения в этом направлении.

За три года войны вузы г. Новосибирска дали стране 2801 молодого специалиста, в том числе мединститут – 1116, строительный – 393, НИИГАиК – 171, свыше 1100 военных инженеров подготовил НИВИТ [16, с. 351]. Все нивитовцы оказались востребованными как в военное время, так и в период восстановления народного хозяйства страны.

Мы можем говорить о серьезном подъеме уровня научных исследований коллектива НИВИТа в годы войны, гордиться большим вкладом коллектива института в повышение обороноспособности Красной армии, укрепление экономического могущества тыла. Налаживание действенной связи с производством, конкретная помощь железным дорогам – все это повышало уровень педагогической и научной работы НИВИТа, способствовало успешному решению основной задачи – подготовке молодых квалифицированных специалистов, готовых работать и защищать свою Родину.

Научно-педагогический коллектив НИВИТа стал инициатором и организатором ежегодных научно-технических конференций, на которых отмечалась потребность в налаживании связей науки и производства, указывалось на приоритет научных исследований и работ прикладного, в первую очередь оборонного, назначения, на оказание практической помощи промышленным предприятиям и в целом г. Новосибирску. Практически все подъездные пути к эвакуированным в г. Новосибирск оборонным заводам были построены по проектно-сметной документации преподавателей НИВИТа [5, с. 76].

Следует подчеркнуть, что НИВИТ отправил на фронт более 1050 преподавателей, сотрудников и слушателей. Память о погибших нивитовцах увековечена на гранитной плите мону-мента, сооруженного в мае 1975 г. на территории современного Сибирского государственного университета путей сообщения – наследника славной истории НИВИТа.

Библиографический список

1. Архив Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта (Архив НИИЖТа

(НИВИТа). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 106, 107, 137, 168, 192.

2. Власов Г. М. Мой НИВИТ // Путевку в жизнь нам дал НИВИТ. Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2004. С. 155–184.

3. Государственный архив Новосибирской области (ГАО). Ф. р-1100. Оп. 1. Д. 173, 183, 209, 230, 247.

4. Гущина В. В. Ученые Новосибирской области в годы Великой Отечественной войны // Вопросы истории Советской Сибири. Новосибирск, 1967. С. 250–268.

5. Добровольский А. В., Манаков А. Л. НИВИТ военного времени (1941–1945 гг.). Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2017. 128 с.

6. Добровольский А. В., Манаков А. Л. К истокам транспортного образования в Сибири: НоПИИТ – НИИТ – НИВИТ // Вопросы новой экономики. 2019. № 4 (52). С. 4–11.

7. Документы о работе V Научно-технической конференции кафедр института (НИВИТ) за 1942 г. (отчет, тезисы, доклады) // ГАО. Ф. р.-1100. Оп. 1. Д. 216. 39 л.

8. Кафтатов С. В. Организация научных исследований в годы войны // Советская культура в годы Великой Отечественной войны. М., 1976. С. 54–63.

9. Коржавин К. Н. НИВИТ в годы войны // Кадры – транспорту. 1975. 6 мая.

10. Крадинова Г. А. Профессорско-преподавательские кадры вузов и техникумов Западной Сибири в годы Великой Отечественной войны // Вопросы истории социально-экономической и культурной жизни Сибири. Ч. 1. Новосибирск: Наука, 1971. С. 290–296.

11. Круглянский М. Р. Высшая школа СССР в годы Великой Отечественной войны. М.: Высш. шк., 1970. 303 с.

12. Москалев П. И. Летопись НИВИТа – НИИЖТа за 60 лет в документах и фактах. Новосибирск, 1992. 58 с.

13. Москалев П. И. Этапы пройденного пути: Субъективные заметки по истории НИВИТа – НИИЖТа (1932–1990). Новосибирск: Изд-во СГУПС, 1999. 116 с.

14. НоПИИТ – НИВИТ – НИИЖТ (Очерки истории, 50-летию института посвящаются) / под общей ред. ректора ин-та канд. техн. наук, доц. П. И. Москалева. Новосибирск, 1981. 156 с.

15. Отчет по учебно-методической работе института за 1941/42 учеб. год // ГАО. Ф. р.-1100. Оп. 1. Д. 173. 63 л.

16. Петрова Т. Н. Деятельность партийных организаций Западной Сибири по усилению творческого сотрудничества науки с производством в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). Томск, 1968. 390 с.

17. Полвека в пути: (Очерки о Новосибирском институте инженеров ж.-д. транспорта). Новосибирск, 1982. 127 с.

18. Профессора Сибирского государственного университета путей сообщения: биогр. справ. в 3 т. Т. 1. НИВИТ (1932–1953 гг.) / авт.-сост. В. С. Матвиенко. Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2017. 141 с.

19. Страницы истории Сибирского государственного университета путей сообщения (СГУПС – НИИЖТа – НИВИТа) / под общ. ред. заслуж. деятеля науки РФ, д-ра техн. наук, проф. К. Л. Комарова. Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2002. 448 с.

20. Тридцатилетие Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта: Краткий очерк / Новосиб. ин-т инженеров ж.-д. трансп. Новосибирск, 1962. 114 с.