

ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ИНЖЕНЕРНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

УДК 378.665.62(571.14)(09)

А. В. Добровольский

Становление научно-исследовательской работы в НИВИТе в 1930-е годы

Раскрывается становление и развитие научно-исследовательской работы в начальный период деятельности Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта (НИВИТ) в 1934–1940 гг. Впервые осуществлен целевой комплексный анализ этой работы в одном из старейших высших учебных заведений Сибирского региона. В ходе исследования выявлены проблемы и трудности развития этого процесса, объективные и субъективные причины, препятствующие развитию научно-исследовательской работы в специализированном высшем учебном заведении. В статье показана важная роль руководства вуза, научно-исследовательского сектора НИВИТа в организации, координации и развитии научно-исследовательской работы института на протяжении всего периода. Автор предметно рассматривает основные направления и тематику научно-исследовательской работы института, конкретные научные темы и разработки преподавателей и сотрудников. В публикации проанализировано формирование и исполнение годовых тематических планов научно-исследовательской работы института на протяжении всего исследуемого периода, роль вышестоящих органов в активизации этой работы. Особое место в развитии научно-исследовательской работы вуза в 30-е гг. XX в., по мнению автора, сыграли научные сборники «Труды НИВИТа» и научно-технические конференции кафедр института, история которых началась более девяноста лет назад (в июне 1938 г.) и продолжается по настоящее время. В публикации введены в оборот ряд новых архивных документов, касающихся развития научно-исследовательской работы в НИВИТе. На основе проведенного исследования автор делает вывод, что становление и развитие научно-исследовательской работы в институте происходило с определенными трудностями, которые серьезно препятствовали росту научного потенциала вуза, замедляли темпы развития связей вузовской науки с производством.

Ключевые слова: *НИВИТ, НИС, научно-исследовательская работа, тематические планы, научно-технические конференции, проектное бюро, кафедры, преподаватели.*

Отдельные аспекты становления научно-исследовательской работы (НИР) в Новосибирском институте военных инженеров железнодорожного транспорта (НИВИТ), научная работа первых лет нашли отражение в юбилейных сборниках, посвященных истории вуза [1, с. 46–54; 2, с. 11–15; 3, с. 16–19; 4, с. 32–35; 5]. Но до сих пор нет ни одной научной публикации, в которой бы последовательно и комплексно раскрывалась эта актуальная и важная тема.

По общепризнанным сведениям НИР в НИВИТе стала разворачиваться с 1935 г., когда институт начал приобретать оборудование учебных лабораторий и, главным образом, с того момента, когда было получено лабораторное оборудование от Иркутского транспортного института и бывшего Сибирского филиала Центрального научно-исследовательского института транспортного строительства (СибЦИС) [6, д. 7, л. 12]. От СибЦИС институту передали мерзлотно-грунтовую лабораторию, главой которой был известный геофизик Академии наук СССР В. Г. Петров; мостоиспытатель-

ную станцию, имевшую оборудованный вагон и производившую обследование и испытание мостов; группу стока и мостовой гидрологии, оказывавшую большую помощь железнодорожникам Сибири и Дальнего Востока в обследовании и изучении регуляции сооружений и режима рек.

Первоначально вся НИР в вузе концентрировалась в научно-исследовательском секторе (НИС), подчинявшемся начальнику учебной части. В первый институтский план по НИР (1935 г.) были включены бюджетные и хозяйственные работы. Ассигнования Центрального отдела подготовки кадров (ЦОПКадр) Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) для НИР НИВИТа были определены в размере 20 000 р. Среди договорных 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.) [6, д. 7, л. 12 (об.)].

Первичную информацию о состоянии НИР в 1934/35 учеб. г. можно получить из отчетов институтских кафедр, размещенных в газете «Кадры – транспорту». Самой продвинутой в части организации НИР оказалась кафедра «Инженерная геология и петрография» (зав. В. Г. Петров). В план работы на 1934/35 учеб. г. эта кафедра включила темы «Исследование механических свойств мерзлотных грунтов», «Опыты определения силы давления на наледях», определенные еще в СибЦИС, а также наметила проведение опытов по определению изменчивости сопротивления замороженных грунтов и взялась за разработку новой темы «Пучины на железных дорогах» (проф. С. А. Введенский). На кафедре запланировали подготовить учебное пособие «Вечная мерзлота и строительство на ней» [7, 1934, 7 нояб.].

Среди профильных кафедр по НИР заметно выделялась кафедра «Изыскания и проектирование железных дорог» (зав. В. Е. Еврейсков), на которой была подготовлена к печати работа «Оползни Батрацкого косогора и борьба с ними», а также планировалось издать брошюру «Проверка тяговых двигателей на нагревание» [6, д. 7, л. 13–14]. Для планируемого выпуска «Известий НИВИТа» проф. В. Е. Еврейсков предложил подготовить статью «Оползни в Нижнем Новгороде», а доц. Н. Ф. Козулин заявил свою работу «Организация экскаваторных работ». В течение года кафедра обязалась подготовить учебное пособие по проектированию железных дорог [6, д. 7, л. 14]. В целом же можно констатировать, что в стартовом 1934/35 учеб. г. большинство кафедр НИВИТа фактически не занимались НИР. Руководство вуза прекрасно понимало, что, с одной стороны, заказы железных дорог Сибири и Дальневосточного региона во много раз превышают бюджетные ассигнования и подлежат выполнению в первоочередном порядке, с другой – эти работы являются заказами на обследование и испытания и, по сути дела, реально не соответствуют критериям НИР. Слабый уровень НИР вуза руководство института связывало и 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 – отсутствовали средства на научные командировки: «Как и в предыдущем году на эти нужды ЦОПКадр не отпустил Институту ни одной копейки» [6, д. 7, л. 3 (об.)].

В марте 1935 г. НИВИТ включился в третий тур Всесоюзного социалистического соревнования вузов, втузов. В разделе «Научно-исследовательская работа» коллективом института были приняты следующие обязательства: «Добиться систематического проведения плана научно-исследовательской работы на кафедрах, создавая надлежащие для этого условия и привлекая слушателей для разработки отдельных вопросов научно-исследовательской темы; организовать не менее четырех научных производственных командировок внутри СССР для профессорско-преподавательского состава; добиться участия научных работников института в специальных съездах путем посылки своих делегатов» [7, 1935, 23 марта].

Главным достоянием 1935 г. стал выпуск «Трудов Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта». Первый научный сборник, объем которого составлял 1,5 печатного листа, был отпечатан в Новосибирской типографии № 1 тиражом 500 экз.* В нем были представлены статьи проф. В. Е. Еврейскова «Оползни на Батрацком 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» [8]. Выход первого научного сборника НИВИТа горячо приветствовался вузовским сообществом г. Новосибирска. В этом же году была издана работа проф. А. И. Прибыткова «Измерение вертикальных углов», собраны материалы для второго выпуска «Трудов Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта» [7, 1935, 6 нояб.]. В юбилейном рапорте коллектива в честь 18-й годовщины Октября сообщалось, что в текущем году ка-

* Вып. 1 научного сборника «Труды Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта» сохранился в фондах научно-тех-

нической библиотеки и в Центре истории и культуры (музее) СГУПС.

федрами разрабатывается более 30 тем научно-исследовательского уровня.

В 1936 г. были внесены первые коррективы в организацию НИР. Приказом по вузу на сектор НИС возлагалась координация и научное руководство НИР в институте, а лаборатории прикрепили к 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» [9, д. 32, л. 105 (об.)].

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» [7, 1936, 25 сент.]. Руководитель вуза предложил взять один из отстающих участков Томской железной дороги и разработать мероприятия, способные обеспечить увеличение пропускной способности этой железнодорожной линии. На страницах газеты «Кадры – транспорту» был поднят вопрос о необходимости создания при институте научно-технического журнала, который, по мнению редакции, должен служить повышению профессионального уровня работников института, крепче связать институт с производством. Редакция попросила преподавателей и слушателей высказаться по данной теме. Идею журнала поддержали начальник кафедры «Мосты» доц. К. И. Андреев, доц. Ф. П. Сивочкин, инженер Н. Е. Агафонов [7, 1936, 29 окт.].

В конце 1936 г. в НИВИТе создали редакционную коллегию для редактирования «Трудов Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта». В состав редколлекгии вошли заместитель начальника института Я. М. Орлик (председатель), д-р техн. наук, проф. Н. М. Абрамов, проф. В. Е. Еврейсков, и. о. проф. М. С. Моргунов, и. о. проф. В. М. Завадский. Я. М. Орлику поручалось представить на утверждение Положение о редакционной коллегии и план работ на IV квартал 1936 г. и 1937 г. [9, д. 32, л. 29].

В феврале 1937 г. в НИВИТе впервые поднимается вопрос о проведении научно-технической конференции. Заведующий кафедрой «Организация железнодорожных перевозок» Э. И. Сафраган писал, что «результаты работы конференции должны послужить стимулом резкого улучшения научно-исследовательской и учебной работы кафедр» [7, 1937, 2 февр.]. В апреле 1937 г. при институте было создано проектное бюро «НИВИТ-проект» – хозрасчетная организация, на которую возложили выполнение всех договорных работ. На баланс новой организации передали мостоиспытательную станцию, грунтовую и строительную лаборатории [9, д. 37, л. 337]. Руководителем «НИВИТ-проекта» был назначен ассистент кафедры инженерных конструкций К. Н. Коржавин.

Тематический план НИР на 1937 г. был утвержден приказом начальника института 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 железно-бетонных 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» (доц. А. М. Горчаков) [9, д. 37, л. 255].

Программное выступление начальника института Н. И. Матвеева «За большевистское овладение наукой», 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» [7, 1937, 2 сент.]. Далее руководитель ставил преподавателям и сотрудникам вуза следующие задачи: развертывать НИР; программу НИС построить по актуальной тематике по эксплуатации транспорта и новому железнодорожному строительству; крепче связаться с производством; больше разрабатывать, писать и печатать научных работ; шире использовать для НИР лаборатории и кабинеты.

Идейно-политическая борьба середины 1930-х гг. и массовые кампании по разоблачению «врагов народа» оказали серьезное влияние на профессорско-преподавательский состав НИВИТа. В антисоветской деятельности были обвинены бывший начальник института В. М. Шишковский, заместитель по учебной работе Я. М. Орлик [7, 1937, 3, 19 нояб.]. Троцкистский уклон «обнаружили» в преподавании диалектического материализма и политэкономии (уволены и арестованы преподаватели кафедры «Социально-экономические дисциплины» Ф. С. Новосельский, И. Т. Вологжин, Ш. П. Мурановский, И. А. Миронов, К. А. Лысенко). В число «предельщиков» были «зачислены» доц. С. Ф. Мацкевич (начальник кафедры «Железные дороги»), доц. Э. И. Сафраган (начальник факультета «Движение и грузовая работа»), А. Файдыш (доц. кафедры «Мосты»). В контрреволюционеры «записали» даже заведующего грунтовой лабораторией В. Г. Петрова. В обвинительно-обличительную кампанию были втянуты преподаватели и слушатели института. В такой атмосфере было трудно работать, творить и думать о науке. Неудивительно, что вопросы организации НИР в 1937 г. ни разу не ставились на повестку дня ни руководством вуза, ни партийно-профсоюзными, ни другими общественными организациями.

Довольно полную картину состояния НИР в НИВИТе на начало 1938 г. представил начальник НИС В. Е. Еврейсков в публикации «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 ра-

боты или не оформляют имеющийся материал. План 1937 года включал 26 исследовательских тем, и в настоящее время можно сказать, что этот план кафедрами выполнен не будет» [10]. Далее В. Е. Еврейсков отметил, что институт имеет все возможности, чтобы широко поставить НИР. По его мнению, хорошей базой для развертывания научной работы и установления действенной связи с производством может служить «НИВИТ-проект», но, с одной стороны, участие научных работников вуза в его работах очень слабое, с другой – тематика работы «НИВИТ-проекта» не соответствует научным проблемам (так как он занят выполнением заказных тем и хозяйственных работ). Одной из основ успешной научной работы сотрудников института, по мнению В. Е. Еврейскова, является библиотека, но, к сожалению, она не выполняет эту роль. Не может похвалиться НИВИТ и повышением профессиональной квалификации своих преподавателей. Для защиты готова только одна диссертация и. о. доц. А. М. Горчакова и еще семь преподавателей работают над диссертациями. «Будем надеяться, – писал в заключении начальник НИС, – что первая научно-исследовательская конференция кафедр послужит толчком к подъему научной работы в институте» [10].

I 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 часов), программа, состав руководящих органов [9, д. 44, л. 144]. 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 НИС проф. В. Е. Еврейскова «Научно-исследовательская работа кафедр НИВИТа в 1938 году», доклад ассистента К. Н. Коржавина «Работа ледорезов мостовых опор в условиях ледохода рек Сибири». «Тезисы докладов научно-технической конференции кафедр НИВИТа 13–15 июня» были предварительно отпечатаны в институте ротационным способом и розданы всем участникам* [11]. На втором заседании (14 июня) участники заслушали и обсудили научные доклады проф. В. Е. Еврей-

* Единственный экземпляр машинописного текста «Тезисов докладов на научно-технической конференции кафедр 13–15 июня 1938 г.» хранится

в качестве ценного экспоната в Центре истории и культуры (музее) СГУПС.

скова «Деформация 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 ассист. А. А. Карпачев с докладом «Испытание железобетонных балок при критической нагрузке», дипломники А. Дюнин, В. Никольский, И. Осовицкий [11, с. 2–15]. С 1938 г. начинается работа кафедр по созданию научно-технических кружков, вовлечению слушателей в творческую, научно-исследовательскую работу. Первые результаты этой деятельности были обобщены в сборнике «За отличную учебу» [12, с. 11–12].

В июле 1938 г. руководство института вновь вернулось к вопросу об организации НИР. 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 НИС, утвержденного ЦУУЗ НКПС от 18.02.1938, все заказы и договорные работы, имеющие научно-исследовательский характер, в дальнейшем надлежало проводить только через НИС вуза, который наделялся функциями руководства всей НИР, осуществляемой кафедрами. Существующий «НИВИТ-проект» подлежал ликвидации и передавался в ведение НИС НИВИТа [9, д. 43, л. 366].

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 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» [6, д. 53, л. 8–9; 2, с. 12]. За 1938 г. научные труды преподавателей и сотрудников НИВИТа появились в VII выпуске Стахановской школы железнодорожника (г. Москва); был отпечатан третий выпуск «Труды НИВИТа», издана монография доц. кафедры «Высшая математика» А. А. Савелова «Замечательные кривые». В портфеле НИС лежали к печати еще

восемь авторских работ, но тяжелое положение с бумагой сорвало все планы по издательской работе [6, д. 53, л. 10].

В феврале 1939 г. в НИВИТе состоялась II Научно-техническая конференция, посвященная проблемам развития железнодорожного транспорта в третью пятилетку [6, д. 82, л. 16]. Она проходила на базе вуза в течение пяти дней – с 25 февраля по 2 марта. На конференции присутствовали профессорско-преподавательский состав и слушатели института, инженеры, техники и рабочие-стахановцы Томской железной дороги, представители вузов г. Новосибирска. В приветственном слове начальник НИВИТа 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 НИР всех кафедр института [7, 1939, 2 марта]. На пленарном заседании с докладом на тему «Размещение промышленности в третьем пятилетнем плане» выступил начальник кафедры «Основы марксизма-ленинизма» Я. Г. Дерягин. На последующих заседаниях выступили проф. В. Е. Еврейсков, канд. техн. наук, доц. Г. М. Ежков, начальник института инженер Н. И. Матвеев, доц. С. Ф. Мацкевич. Тезисы докладов участников II Научно-технической конференции кафедр НИВИТа сохранились в материалах стенограммы, хранящейся в фондах Государственного архива Новосибирской области [13]. В обсуждении докладов приняли участие преподаватели и слушатели (дипломники) НИВИТа, инженеры-практики Томской железной дороги. Участники конференции обсудили письмо инженерно-технических работников железной дороги им. Ф. Э. Дзержинского о развертывании социалистического соревнования имени XVIII съезда ВКП(б) и приняли свое «обращение ко всем инженерам, техникам, стахановцам-кривоносцам, ко всей интеллигенции Томской дороги». Материалы II Научно-технической конференции поручили издать в IV выпуске «Труды Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта» [6, д. 82, л. 16]. Развернутая информация об этой конференции представлена в публикации «Первые конференции НИВИТа (1938–1940 гг.)» [14, с. 23–24].

План НИР НИВИТа на 1939 г. был рассмотрен на заседании Научно-технического совета при Наркомате путей сообщения и утвержден приказом ЦУУЗ НКПС в объеме 32 тем [6, д. 82, л. 15]. Приказом по НИВИТу от 3 апреля 1939 г. начальнику учебной части, руководителю НИС и заведующим кафедрой предписывалось довести тематический план до сведения научных работников и ежемесячно проверять выполнение плана [9, д. 59, л. 383].

В 1939 г. представители вуза впервые приняли участие в областной конференции молодых работников Новосибирской области, проходившей в Томске с 15 по 23 апреля. С докладом на секции выступил доц. К. Н. Коржавин [6, д. 82, л. 16 (об.)]. 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 работ» [7, 1939, 6 апр.]. 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 [7, 1939, 15 февр.].

В отчете за 1938/39 учеб. г. информация о НИР по НИВИТу представлена следующим образом: «С выполнением тематического плана научно-исследовательской работы на 1 июля с. 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 полугодического плана выражается в 80 %, что ненормально» [6, д. 82, л. 15]. Там же отмечалось, что полностью выполнили свои темы проф. В. Е. Еврейсков, доц. К. Н. Коржавин, доц. А. А. Савелов, и. о. проф. Б. О. Абольник. Близки к выполнению задания доц. С. Ф. Мацкевич, и. о. доц. Ф. Г. Голицын. Руководство вуза считало, что в 1939 г. наблюдается некоторое оживление в НИР (это по сравнению с 1938 г., когда средний объем выполнения составлял 50 %), но вышестоящие органы констатировали, что утвержденные плановые задания за первое полугодие НИВИТом не выполнены.

В начале нового 1939/40 учеб. г. начальник института Н. И. Матвеев рапортовал: «В институте ведется большая научная работа. В текущем (1939) году научные командировки были предоставлены 22 человекам, полугодовой план научно-исследовательской работы выполнен около 80 %» [7, 1939, 5 сент.]. Он объявил благодарность проф. В. Е. Еврейскову, доцентам К. Н. Коржавину, А. А. Драги, А. А. Савелову за активную научную работу, поздравил доцентов А. М. Горчакова и А. И. Крылова с успешной защитой кандидатских диссертаций. Также он подверг суровой критике ряд преподавателей, которые «ничего не сделали, не написали ни одной статьи». Он подытожил: «Некоторые, очевидно, предпочитают на всю жизнь остаться ассистентами, не работать над диссертациями. Даже часть активистов – тт. Коржаков, Слюсарчук, Коновалов – недопустимо затягивают сроки защиты своих диссертаций. С самого начала учебного года весь коллектив должен работать с полным напряжением. Никакой “раскачки”» [7, 1939, 5 сент.].

Тематический план НИР НИВИТа на 1939/40 учеб. г. был рассмотрен на заседании Научно-технического совета при НКПС (НТС НКПС) в декабре 1939 г. Принятые темы были разбиты на три группы: 1) темы, признанные актуальными (16); 2) темы, сохранение которых признано возможным (10); 3) темы, взятые под наблюдение НТС НКПС (2). На организацию и проведение этих работ было выделено 30 тыс. р. [6, д. 111, л. 11-11 (об)].

В январе 1940 г. был издан приказ начальника института о подготовке и проведении III Научно-технической конференции, на которой планировалось «обсудить доклады по научной работе, проделанной кафедрами за 1939 учеб. год, и наметить конкретные пути дальнейшего развертывания и усиления научной работы кафедр, особенно в области ж.-д. транспорта» [9, д. 73, л. 421]. В приказе предписывалось организовать работу по четырем секциям: путейско-строительная; эксплуатационная; общетехническая; физико-математическая. Вследствие поступления большого количества заявок на базе путейско-строительной секции решили создать две: секцию «Постройка и проектирование железных дорог» и

секцию «Путь и путевое хозяйство», а также организовать «Военную секцию».

На III 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 НИР в институте, а также указывало «на увеличение связи между институтом и производством» [6, д. 111, л. 12]. Сохранившаяся стенограмма заседания позволяет составить полное представление о характере докладов и выступлений участников конференции [15].

В апреле 1940 г. представители института во второй раз приняли участие в областной конференции молодых научных работников Новосибирской области, подводившей итоги III тура соревнования имени Третьей сталинской пятилетки. От НИВИТа на конкурс было представлено восемь научных работ [6, д. 111, л. 12 (об); 7, 1939, 16 дек.]. По итогам выступлений канд. техн. наук А. М. Горчаков (доклад «Железнодорожные станции в угольных районах») был награжден грамотой 2-й степени, ассист. В. А. Голиков, А. И. Лебедев отмечены грамотами 4-й степени [9, д. 73, л. 293].

В годовом отчете о работе НИВИТа за 1939/40 учеб. г. самокритично отмечено, что «положение с выполнением тематики научно-исследовательской работы нельзя признать удовлетворительным» [6, д. 111, л. 11 (об)]. Из 34 утвержденных тем закончены на 100 % три темы (Г. М. Ежков, К. Н. Коржавин, В. В. Иванов); на 60–70 % три темы (В. Е. Еврейсков, В. А. Штырляев, А. В. Котюков). Остальные работы выполнены в объеме 30–50 % [6, д. 111, л. 11 (об)]. В свое оправдание руководство вуза привело следующие причины: 1) недостаточное внимание к НИР на кафедрах, недостаточная борьба за выполнение планов; 2) оторванность Новосибирска от научных центров и недостаточность ассигнований на научные командировки; 3) недостаточность оборудования имеющихся лабораторий для проведения экспериментальных работ; 4) позднее утверждение планов и недостаточность выделенных ассигнований на НИР; 5) недостаток научных кадров в институте;

б) перегрузка профессорско-преподавательского состава института вследствие недокомплектованности штата.

Вполне очевидно, что приведенные в отчете причины носили объективный и субъективный характер. Но доводы начальника института Н. И. Матвеева не устроили вышестоящее руководство, что впоследствии стоило ему должности.

Проверка индивидуальных учебных планов научных работников НИВИТа, в соответствии с требованиями ВКВШ при СНК СССР, прошла с 24 сентября по 8 октября 1940 г. Проверяющие отметили, что НИР в НИВИТе занимаются 41 чел., но только девять научных работников закончили свои работы по плану прошлого года. Среди передовиков были названы коллективы кафедр «Мосты», «Теоретическая механика», где все преподаватели активно занимались НИР [7, 1940, 15 окт.]. Комиссия отметила положительную роль научно-теоретических конференций НИВИТа в развитии НИР. В заключение констатировалось, что над кандидатскими диссертациями работает 21 чел., к защите докторских диссертаций активно готовятся проф. В. Е. Еврейсков и доц. Г. М. Ежков.

В ноябре 1940 г. начальник института Н. И. Матвеев был заслушан с отчетом о работе вуза за 1939/40 учеб. г. на оперативном совещании ЦУУЗ НКПС. Работа НИВИТа в целом была признана неудовлетворительной. Серьезные претензии были предъявлены руководству вуза по выполнению плана НИР, подготовке квалифицированных научных и педагогических кадров. После возвращения Н. И. Матвеева из Москвы в институте был проведен расширенный актив, намечен план мероприятий по ликвидации недостатков. В части НИР в плане предписывалось [9, д. 72, л. 2]:

1) начальнику учебной части на 01.01.1941 представить список работников, систематически уклоняющихся от выполнения планов НИР для организационных выводов;

2) начальнику НИС ежемесячно проверять работу 12 научных работников, готовящихся к защите диссертаций в 1941 г., поставить отчеты трех диссертантов на совете;

3) начальникам кафедр и НИС на 01.02.1941 закончить подготовку и предста-

вить к утверждению план IV Научно-технической конференции кафедр и научно-технической конференции слушателей;

4) начальнику НИС закончить разработку и к 10.01.1941 г. представить на утверждение план издательской работы на 1941 г.

В очередном приказе ВКВШ при СНК СССР руководителям вузов предписывалось до 15 апреля 1941 г. проверить выполнение кафедрами планов НИР за первый квартал и результаты проверки обсудить в советах вузов.

Состояние и проблемы НИР в НИВИТе довольно полно осветил в своей статье заместитель начальника НИС В. А. Штырляев. Он категорично 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 ЦУУЗ, 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» [16]. Основной причиной такого 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 не знают его интересов и запросов. В институте отсутствует плановое руководство НИР. Самоустраились от этой работы начальники ряда кафедр. Даже НИС, критически признал В. А. Штырляев, который должен был предметно заниматься организацией НИР, занимается «вообще планированием и вообще учетом». План НИР за 1940 г. институтом фактически не выполнен, но все выделенные финансовые средства израсходованы, план издательства за 1940 г. провален. Четкого плана на 1941 г. нет. Представленный в ЦУУЗ тематический план предложили вузу уточнить и скорректировать, но когда начали уточнять план по кафедрам, «то этот план рассыпался как карточный домик» [16]. И далее: «Темы на кафедрах меняются, сроки выполнения работ откладываются. Вместо того, чтобы немед-

ленно уточнить тематику и мобилизоваться на выполнение плана, кафедры отказываются вообще планировать эту работу» [16]. Хозрасчетной научно-исследовательской тематикой на 1941 г. институт себя тоже не обеспечил. Для исправления всех вышеотмеченных недостатков, резюмировал В. А. Штырляев, необходимо организационно перестроиться, ликвидировать обезличку, укрепить единоначалие, потребовать законной ответственности за права и обязанности от начальников кафедр, научных работников вуза.

Последним крупным научным мероприятием в предвоенный период стала IV Научно-техническая конференция кафедр НИВИТа, которая прошла на базе института со 2 по 5 июня 1941 г. Газета «Кадры – транспорту» посвятила предстоящему событию целых две полосы, на которых начальники ряда кафедр доложили о НИР своих подразделений [7, 1941, 30 мая].

На пленарном заседании IV Научно-технической конференции, которое состоялось 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 известного железнодорожника Томской железной дороги, машиниста первого класса депо станции Новосибирск Н. А. Лунина на тему «Мой метод работы на паровозе» не состоялся из-за полученной им накануне травмы.

Во второй и третий день работы конференции прошли заседания пяти секций. Было прочитано 52 доклада, что на восемь докладов больше, чем на предыдущей. С десятью докладами выступили производственники – 20 % от общего количества выступивших участников [7, 1941, 30 мая]. В принятой резолюции конференции подчеркивалось, что НИВИТ является одним из немногих вузов страны, в котором соче-

тание 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 всей педагогической работы.

22 июня 1941 г. стало рубежом в жизни советского государства, сразу разделившим жизнь людей до войны и в период военного времени. План НИВИТа по НИР 1941 г. не будет выпол-

нен. Из 25 тем, утвержденных ЦУУЗ на 1941 г., до начала войны институт успеет выполнить только девять, из них четыре оборонного значения [17, с. 16]. Но суровые военные условия, приток из европейской части страны высококвалифицированных профессорско-преподавательских кадров, «корифеев» советской транспортной науки, повышение ответственности за результаты работы позволит коллективу НИВИТа занять в годы Великой Отечественной войны ведущее место среди вузов г. Новосибирска по НИР, расширению связей науки с производством.

Библиографический список

1. Школа командиров транспорта : юбилейный сборник. Новосибирск, 1952. 89 с.
2. Тридцатилетие Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта : краткий очерк. Новосибирск, 1962. 114 с.
3. НОПИИТ – НИВИТ – НИИЖТ: [очерки истории: 50-летию ин-та посвящается] / под общ. ред. П. И. Москалева. Новосибирск, 1981. 156 с.
4. Полвека в пути: [Очерки о Новосиб. ин-те инженеров ж.-д. транспорта]. Новосибирск : Зап.-Сиб. кн. изд-во, 1982. 127 с.
5. Страницы истории Сибирского государственного университета путей сообщения (СГУПС – НИИЖТа – НИВИТа). Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2002. 448 с.
6. Государственный архив Новосибирской области (ГАО). Ф. р-1100. Оп. 1. Д. 7, 82, 111.
7. Кадры – транспорту. 1934–1941.
8. Труды Новосибирского института военных инженеров железнодорожного транспорта. Вып. 1. Новосибирск : Типография № 1, 1938. 67 с.
9. Архив НИИЖТа (НИВИТ). Ф. 1100. Оп. 2. Д. 32, 37, 43, 44, 59, 72, 73.
10. Еврейсков В. Е. О научно-исследовательской работе в НИВИТе // Кадры – транспорту. 1938. № 15 (201). 23 апр.
11. Тезисы докладов на научно-технической конференции кафедр 13–15 июня 1938 г. [машинописный текст]. Новосибирск : НИВИТ, 1938. 15 с.
12. Матвеев Н. И. НИВИТ готовит боевых инженеров // За отличную учебу : сб. ст. Новосибирск : Кадры – транспорту. 1939. 144 с.
13. Стенограмма II Научно-технической конференции кафедр НИВИТа, посвященной XVIII съезду ВКП(б) // ГАО. Ф. р-1100. Оп. 1. Д. 117. Л. 1–13.
14. 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, 30 января 2019 г.). Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2019. С. 22–25.
15. Стенограмма заседания III Научно-технической конференции НИВИТа. 22.03.1940 // ГАО. Ф. р-1100. Оп. 1. Д. 144. Л. 1–34.
16. Штырляев В. А. О состоянии научно-исследовательской работы в институте // Кадры – транспорту. 1941. № 13 (322). 24 марта.
17. Добровольский А. В., Манаков А. Л. НИВИТ военного времени (1941–1945 гг.). Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2017. 128 с.

A. V. Dobrovolsky

The Initial Period of Research Activities in Novosibirsk Institute of Military Railway Engineers in the 1930s

Abstract. The article describes the initial period of research activities in Novosibirsk Institute of Military Railway Engineers (NIVIT) from its foundation in 1934 up to 1940. A comprehensive analysis of research

activities in one of the oldest higher educational institutions of Siberian region has been carried out for the first time. The study identifies problems and difficulties of the development process, including several objective and subjective reasons, that impeded the progress of research activities in the educational institution. The article shows the leading role of both the university administration and the research team in the organization, coordination, and development of research activities throughout the initial period. The author examines the main field, the trends and themes of research, as well as several specific issues. The publication analyzes the formation and implementation of annual thematic plans for research activities throughout the period along with the role of administrative authorities in intensifying the research process. The author believes that the “NIVIT Proceedings” publications and a number of scientific and engineering conferences held by the Institute’s departments since June 1938 played a special role in the development of research activities in the 1930s. The article covers a number of new archival documents related to the development of scientific research at NIVIT. The author concludes that during the initial period of scientific research there were certain difficulties that hindered the growth of the university scientific potential and slowed down the development of ties between the university science and industries.

Key words: *Novosibirsk Institute of Military Railway Engineers (NIVIT); the research sector; research activities; thematic plans; scientific and engineering conferences; design bureau; departments; teachers.*

Добровольский Анатолий Владимирович – доктор исторических наук, профессор кафедры «История и политология» СГУПС. E-mail: dobr@sgups.stu.ru