

Транспортное образование

УДК 9(57/.1/5)7:001

К истокам транспортного образования в Сибири: НоПИИТ – НИИТ – НИВИТ

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

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

To the Origin of Transport Education in Siberia: NoPIIT – NIIT – NIVIT

A. V. Dobrovolsky, A. L. Manakov

В статье исследуется становление и развитие транспортного образования в Сибирском регионе в 30-е гг. XX в. Авторы отмечают, что строительство Великой сибирской магистрали положило начало этому процессу и стимулировало открытие Томского технологического института. Бурное развитие транспортного образования в Сибири приходится на начало 1930-х гг. Масштабная индустриализация страны потребовала развитие железнодорожного транспорта, соответствующие квалифицированные кадры. В публикации отражена руководящая роль партийных и государственных органов в этом деле. В начале 1930 г. в Сибири был создан специализированный вуз по подготовке инженерных кадров для железных дорог – Сибирский институт инженеров транспорта (г. Томск), который в 1932 г. реформируется (делится) на пять профильных технических вузов.

Создание в г. Новосибирске специализированного высшего учебного заведения было обусловлено как экономическими причинами, так и выгодным местоположением – здесь находился транспортный узел. Дата основания Новосибирского путейско-строительного института инженеров транспорта (НоПИИТ) является днем рождения современного Сибирского государственного университета путей сообщения (СГУПС) и началом почти девятидесятилетней истории НоПИИТа – НИВИТа – НИИЖТа – СГУПСа. В ходе исследования авторы акцентируют внимание на организации учебного процесса в первые годы деятельности новосибирского технического вуза, приводят данные о количественном и качественном составе студенческого контингента, профессорско-преподавательском составе. В публикации отражены организационно-технические мероприятия по укрупнению вуза, переводу его в статус военизированного высшего учебного заведения. Более подробно в статье освещены первые годы деятельности Новосибирского института военных инженеров транспорта (НИВИТ). Практическая значимость представленных в статье результатов исследования состоит в том, что структура специальностей, установленная при формировании вуза в 1930-е гг., во многом определила направления подготовки специалистов инженерного профиля вплоть до начала 1990-х гг.

Ключевые слова: НоПИИТ, НИВИТ, СГУПС, экономика, индустриализация, кадры, вуз, учебный процесс, технические дисциплины, контингент, инженеры железнодорожного транспорта.

The article examines the formation and development of transport education in the Siberian region in the 30-s of the XX century. The authors highlight that the construction of the Great Siberian Railway laid the foundation for this process and stimulated the opening of the Tomsk Technological Institute. The rapid development of transport education in Siberia was accounted for by early 1930s. The large-scale industrialization of the country required the development of the railway transport and the appropriate qualified personnel. The article focuses on the leading role of the party and state bodies in this process. At the beginning of 1930, a specialized institute for training transport engineers had been established in Siberia – the Siberian Institute of Transport Engineers (Tomsk), which in 1932 was restructured (divided) into five more specialized technical universities.

The creation of the specialized higher education institution in Novosibirsk was conditioned by both economic reasons and its favorable location in a transport hub. The foundation date of the Novosibirsk Railway Construction Institute is the birthday of the modern Siberian Transport University and the beginning of almost ninety-year history of NoPIIT – NIVIT – NIIZhT – SGUPS. The authors of the research emphasize the organization of the educational process in the early years of the Institute, provide data on the quantitative and qualitative composition of the student body and teaching staff. The paper considers the organizational and technical measures for the

enlargement of the university, obtaining the status of a militarized higher education institution. The article also describes in more detail the first years of the NIVIT's activity. The practical significance of the research lies in the fact that the structure of specialties, established in the 1930s, has largely determined the training areas of engineers until the early 1990s.

Key words: NoPIIT, NIVIT, SGUPS, economy, industrialization, personnel, higher education institute, educational process, technical disciplines, student body, railway transport engineers.

Зарождение транспортного образования в Сибири всецело связано с Транссибирской железнодорожной магистралью. В апреле 1896 г. Государственный совет Российской империи принял решение учредить Томский технологический институт (ТТИ), который стал четвертым техническим вузом в стране и первым в азиатской части империи. В представленной в Министерство народного просвещения Объяснительной записке к проекту учебного плана первый директор ТТИ профессор Е. Л. Зубашев отстоял необходимость создания в Сибири, в связи с ее экономическим развитием и потребностью в инженерных кадрах, высшего учебного заведения политехнического типа с четырьмя отделениями (факультетами) вместо двух планировавшихся (механического и химического) [13]. В октябре 1900 г. в ТТИ начались первые учебные занятия. В институте начали готовить механиков, а затем инженеров-строителей железнодорожного транспорта [20, с. 9]. И 30 последующих лет ТТИ (в 1925 г. переименован в Сибирский технологический институт) являлся единственным вузом в Сибири, готовящим инженерно-технические кадры для транспорта.

Окончание Гражданской войны и восстановление экономики поставило на повестку дня задачи надежного функционирования и перспективного развития железнодорожного транспорта. Для обеспечения его устойчивой работы нужны были материальные ресурсы, высококвалифицированные рабочие и инженерно-технические кадры. Руководство партии и правительство стали разрабатывать различные мероприятия по развитию железных дорог.

В декабре 1925 г. XIV съезд ВКП(б) принял решение о проведении в стране индустриализации народного хозяйства. Предстоящая модернизация предполагала создание новых видов (отраслей) промышленного производства, освоение богатств новых территорий, вовлечение в этот процесс миллионов людей. И только одна линия железной дороги Великого Транссиба, построенного на рубеже веков, протянулась на тысячи километров по необъятным просторам Родины. Для страны нужны были новые железные дороги. Предстояло великое транспортное строительство.

Курс на индустриализацию страны определил и повышение требований к железнодорожному транспорту. Они состояли в необходимости увеличить провозные и пропускные способности железных дорог; создать новые типы вагонов, усилить механизацию погрузочно-разгрузочных работ; повысить скорость движения поездов. Железнодорожный транспорт должен был сыграть большую роль

в освоении новых районов и природных богатств, укреплении обороноспособности страны [6, с. 190–191]. Идеи создания второй угольно-металлургической базы на востоке страны и всемерного развития транспорта легли в основу решений XIV съезда ВКП(б) и определили направление практической деятельности партийных и советских органов.

С этого времени проблема кадров переходит из хозяйственной в политическую плоскость. Для развертывания транспортного строительства в Сибири требовались тысячи квалифицированных специалистов. Некоторые предприятия и даже целые отрасли экономики стали готовить для себя специалистов через отраслевые вузы, но транспортная отрасль не имела развернутой сети своих высших учебных заведений. Специалистов-транспортников выпускали только Ленинградский институт инженеров путей сообщения (ЛИИПС) и Московский институт инженеров транспорта (МИИТ). Инженерно-технические кадры для железных дорог Сибири фактически готовились в различных технических вузах страны, а руководящее звено – во Всероссийской академии железнодорожного транспорта.

Актуальность и важность кадровой проблемы наглядно отразились с началом строительства Туркестано-Сибирской железной дороги (1927 г.). Работы пришлось вести в сложнейших природно-климатических условиях (горные породы и каменистые почвы, летняя жара до 60 °С). На строительстве было занято около 100 тыс. чел. Остро ощущался дефицит дипломированных специалистов-железнодорожников, руководителей среднего и высшего звена. В 1928 г. на июльском пленуме ЦК ВКП(б) было принято постановление «Об улучшении подготовки новых специалистов», в котором особое внимание обращалось на важность приближения научной работы к решению народнохозяйственных задач, стоящих перед промышленностью, сельским хозяйством и транспортом [8, с. 355–361]. Пленум указал на необходимость увеличения рабочего ядра во вузах и техникумах. По решению партийного пленума при вузах стали создавать рабфаки и курсы по подготовке к поступлению в вуз [8, с. 357]. Начало строительства Кемеровского металлургического комбината, освоение Кузнецкого угольного бассейна поставили во главу угла вопрос о новых дорогах к Новокузнецку, Кемерово, Белово, о подъездных путях к металлургическим заводам, угольным шахтам и разрезам. Масштабные задачи реконструкции и строи-

тельства новых железных дорог при отсутствии квалифицированных инженерно-технических кадров решить было невозможно.

В феврале 1930 г. состоялось первое Всесибирское совещание по реорганизации высшего образования в Сибири, в решении которого записано: «Нам нужно не только увеличить количество вузов, но и улучшить их качество. Нам нужны специалисты особого качества, стоящие на уровне мировой техники» [2, оп. 1]. В мае 1930 г. вышел приказ ВСНХ СССР № 1381 от 18.05.1930 о реорганизации вузов и развертывании сети существовавших высших индустриально-технических учебных заведений. И V краевая партийная конференция (май 1930 г.) тут же наметила конкретные мероприятия по созданию в Сибири новых высших учебных заведений [9, с. 7]. Постановление ЦИК и СНК СССР от 23 июля 1930 г. о реорганизации многофакультетных вузов в специализированные отраслевые вузы закрепляло решение сибирских краевых партийных органов.

В июле 1930 г. на базе двух факультетов Сибирского технологического института был создан самостоятельный вуз – Сибирский институт инженеров транспорта (СИИТ), в котором были организованы три факультета: 1) механический, 2) строительный, 3) водный [3, л. 543]. В год образования в СИИТе обучалось всего 370 студентов, а в 1932 г. уже насчитывалось 1072, появились новые специальности. В начале 1931 г. СИИТ был переименован в СИИПС (Сибирский институт инженеров путей сообщения).

Во исполнение постановления ЦИК и СНК СССР от 23 июля 1930 г. Народный комиссариат путей сообщения (НКПС) 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 данного документа указывалось: «Сибирский институт инженеров путей сообщения (СИИПС) в 1931 учебном году оставить в г. Томске и развивать в нем электромеханический и путейско-строительный факультеты с тем, чтобы по окончании строительства в гор. Новосибирске нового здания Института, Путейско-Строительный факультет перевести в г. Новосибирск» [11, с. 3; 22, с. 20–21]. В пункте 10 предписывалось: «Строительное отделение СИИПСа в г. Омске к началу 1931 учебного года перевести в СИИПС (в Томск). К началу 1931 учебного года организовать в г. Омске самостоятельный Институт подготовки специалистов электро-механической специальности без отрыва от производства». В пункте 11 приказа Центральному управлению кадров НКПС (ЦУКАДР) поручалось проработать вопрос «о создании к началу 1932 учебного года электромеханического Института для подготовки специалистов электромеханической специальности для железных дорог

Урала и Сибири, включая строительство этого вуза в план 1932 года» [21, с. 21].

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 году в объеме 20 000 кубометров и сдать его в эксплуатацию не позднее 1 ноября 1932 г.» [11, с. 3].

В сентябре 1932 г. СИИТ был реорганизован (разделен) на три самостоятельных института. Первый – Томский электромеханический институт инженеров транспорта (на базе преобразованного СИИТа), второй – Путейско-строительный институт инженеров транспорта (с переводом в г. Новосибирск); третий – Сибирский институт инженеров водного транспорта (СИИВТ) – оставили в Томске (в начале 1933 г. СИИВТ ликвидировали как маломощный). 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.), получивший затем название «Восточно-Сибирский институт инженеров транспорта» (ВСИИТ) [21, с. 217–218].

25 сентября 1932 г. является официальным днем рождения современного Сибирского государственного университета путей сообщения (СГУПС) – крупнейшего транспортного вуза Сибири. Приказом народного комиссара путей сообщения СССР № 754/Ц от 25 сентября 1932 г. «Об организации Новосибирского путейско-строительного института инженеров железнодорожного транспорта» предписывалось: «В соответствии с постановлением ЦИК и СНК СССР от 23.VI.30 г. о проведении специализации многофакультетных институтов в отраслевые вузы ПРИКАЗЫВАЮ: 1. Организовать с 1 сентября 1932 г. в г. Новосибирске на базе путейско-строительного факультета бывшего Сибирского института инженеров транспорта самостоятельный 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» [18, с. 17]. Новый вуз временно получил аббревиатуру НоПИИТ – Новосибирский путейско-строительный институт инженеров транспорта. Как вспоминали впоследствии первые преподаватели вуза, орга-

низация и размещение в г. Новосибирске института «были вызваны перспективами развития Кузбасса и необходимостью подготовки инженерных кадров для железнодорожной сети Сибири, обеспечивающей связь Кузнецкого угольного бассейна с промышленностью Урала» [7, 1957, 13 нояб.].

Приказом НКПС по личному составу № А13/Ц от 3 апреля 1932 г. директором создававшегося Новосибирского путейско-строительного института инженеров железнодорожного транспорта был назначен С. Е. Пропастин – 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 Кавказских фронтах (1919–1921 гг.) в должности командира полка, кавалер ордена Красного Знамени [11, с. 4]. На первых порах ему пришлось быть завхозом, строителем, бухгалтером и организатором (директором) формирующегося коллектива НоПИИТа.

Первая группа студентов бывшего СИИТа (250 чел.) прибыла в г. Новосибирск в конце сентября 1932 г. Первая лекция в стенах недостроенного (и необорудованного) первого корпуса НоПИИТа состоялась 2 октября 1932 г. Занятия проходили в две смены, часто при мигающем свете коптилок, в тех же аудиториях, которые после занятий превращались в жилые комнаты. «Нам еще памятно занятия в необорудованных аудиториях, среди куч неубранных стружек на полу, – писал через год директор С. Е. Пропастин. – В то время лектору или преподавателю не один раз приходилось прерывать занятия потому, что монтеры или водопроводчики, спешно доделывая незаконченный 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» [16]. Начало истории нашего вуза нашло отражение в первых строках гимна нашего университета [19, с. 6]:

Тридцатые годы –
Романтики всходы,
Ударный стахановский труд.
В заснеженной шире,
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...

Вначале занятия проводили 25 преподавателей. В числе первых прибывших со студентами из Томска был проф. С. А. Введенский (курс железнодорожного пути), проф. В. Е. Еврейсков (курс постройки и проектирования железной дороги), проф. В. М. Завадский (курс

строительного производства), проф. А. И. Прибытков (курса инженерной геодезии), ассистенты Г. А. Коновалов, Н. Ф. Козулин, В. Н. Железовский, А. А. Савелов [5, с. 21; 12, с. 9–12; 17, с. 30–36, 43–47, 48–52, 99–100]. Одним из активных организаторов института был В. М. Завадский. Он сыграл большую роль в комплектовании и подготовке будущего профессорско-преподавательского состава НоПИИТа: «Еще будучи в Томске, В. М. Завадский много занимался подбором преподавательского состава для вновь созданного путейско-строительного факультета СИИТа, организовал разработку и корректировку учебных программ, некоторые составлял сам с учетом современного и личного опыта» [17, с. 49]. В Новосибирске он стал первым руководителем (деканом) строительного факультета, организовал кафедру «Строительное производство» и стал ее первым заведующим.

В ноябре 1932 г. в институт прибыла вторая партия студентов – еще 250 чел., вернулись из отпусков несколько преподавателей. «Болезни» организационного периода ощущались почти весь год. Не хватало помещений, не было лабораторий и оборудования для них. «Имевшиеся кабинеты строительного искусства и методов изображения никак нельзя было назвать даже немного оборудованными. Столы, стулья, несколько плакатов на стенах, а в кабинете методов изображения – еще несколько чертежных досок и доска системы В. З. Кедрова, служившая наглядным пособием при проработке ортогональных проекций» [16].

1 декабря 1932 г. при кафедре геодезии открыли геодезическую лабораторию. «Это была первая и единственная лаборатория с хорошим оборудованием», прибывшим из Томска [7, 1934, 1 мая]. А 9 декабря 1932 г. вышел первый номер институтской многотиражной газеты «Кадры – транспорту», которая почти 90 лет является официальным печатным органом нашего вуза.

В феврале 1933 г. учебная часть предложила руководству вуза распределить кафедры по факультетам. Мы специально приводим полный перечень кафедр НоПИИТа, чтобы современные читатели могли получить представление о характере учебной работы в первые годы деятельности вуза.

К факультету изысканий и постройки железных дорог были прикреплены следующие кафедры: 1) «Механизация работ»; 2) «Железнодорожный путь»; 3) «Изыскание и проектирование»; 4) «Электрификация железной дороги»; 5) «Постройка железной дороги»; 6) «Станции»; 7) «Строительные работы»; 8) «Транспортная гидрометрия»; 9) «Геодезия»; 10) «Мостовая гидрология»; 11) «Гидравлика»; 12) «Инженерная геология»; 13) «Электротехника»; 14) «Путевые машины».

Факультет мостов принял под свое крыло следующие кафедры: 1) «Сопромат»; 2) «Тео-

рия сооружения»; 3) «Инженерные конструкции»; 4) «Мосты»; 5) «Гидротехнические сооружения»; 6) «Электросварка».

Факультет зданий принял кафедры: 1) «Строительные материалы»; 2) «Водоснабжение и канализация»; 3) «Здания»; 4) «Рисование».

К учебной части института были отнесены кафедры общеобразовательных и общественных дисциплин: 1) «Математика»; 2) «Химия»; 3) «Физика»; 4) «Теоретическая механика»; 5) «Методы изображения»; 6) «Немецкий язык»; 7) «Диамат»; 8) «Теория советского хозяйства»; 9) «Ленинизм»; 10) «Экономика транспорта»; 11) «Марксистская теория техники»; 12) «Педагогика» [7, 1933, 12 февр.].

Приказом народного комиссара путей сообщения СССР 2 марта 1933 г. НОПИИТу было присвоено почетное имя «15-летия Октября» [7, 1933, 29 марта].

К концу первого 1932/33 учеб. г. в НОПИИТе насчитывалось 569 студентов, в большинстве своем это были рабочие (партийцы, имевшие большой стаж партийной и профсоюзной работы) [12, с. 12]. Вуз развернул подготовку будущих инженеров по четырем специальностям: путейцев, строителей, изыскателей, мостовиков. Штатный преподавательский состав увеличился почти в два раза и составил 42 чел. [2, оп. 1]. Директор института писал впоследствии: «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, 1934, 1 мая].

Осенний набор 1933/34 учеб. г. составил 206 чел., и во втором учебном году в НОПИИТе за парты сели 712 студентов [11, с. 5]. В этот год завершили строительные работы на учебном корпусе, сдали в эксплуатацию студенческое общежитие на 600 мест, два жилых дома для сотрудников института. В первом семестре в коллектив НОПИИТа влились две группы из бывшего (ликвидированного в Томске) водного института.

Приказом НКПС от 15.12.1933 г. НОПИИТ был переведен на новый регламентированный внутренний распорядок. Должность директора заменена на должность начальника института, введены должности военного помощника начальника института и инспектора для проведения в жизнь данного распорядка. В вузе вводилось суточное дежурство по институту, факультетам, группам, на кухне и в столовой. Было установлено также дежурство дневальных на этажах общежития [2, д. 2, л. 38].

В апреле 1934 г. НКПС 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 вузов – ТомИИТа и НИИТа. Развиваясь как центры подготовки транспортных инженерных кадров для Сибири, они должны в то же время стать научными центрами, оказывающими дорогам консультационную помощь, и проводить на дорогах необходимые для транспорта научно-исследовательские работы» [18, с. 18]. Начальникам обоих институтов товарищам Ветрову и Пропастину приказывалось провести объединение в первой половине апреля с тем, «чтобы 15 апреля с. г. начать нормальную работу эксплуатационного факультета в г. Новосибирске, подготовив все необходимые помещения для размещения студентов» [11, с. 6–7]. Так был расформирован и закрыт, согласно приказу ЦУПКадр НКПС № 12 от 25.04.1934, Иркутский институт и весь факультет «Движение и грузовая работа» (инженеры-движенцы) в полном составе (с контингентом студентов и преподавателей) переведен в Новосибирск. По состоянию на 1 мая 1934 г. общий контингент обучающихся в НОПИИТе (вместе с рабфаком) составил почти 1500 студентов [7, 1934, 1 мая].

В предмайском социалистическом соревновании среди вузов, втузов и техникумов г. Новосибирска НОПИИТ впервые завоевал Переходящее Красное знамя. На пленуме горпролетстуда 25 апреля 1934 г. институт торжественно отчитался о своей работе, успехах и достижениях коллектива: «Наш рапорт ярко показал, что мы идем впереди других, несмотря на то, что мы являемся одним из молодых вузов. Мы имеем хорошую постановку производственной работы. Рабочие планы и методика в нашем институте перестроены на основе постановления партии и правительства о высшей школе. Учебный план за первый семестр выполнен на 96 процентов. О качестве нашей работы скажет тот факт, что мы открыли занятия нового факультета (эксплуатации) на 5 дней раньше срока, данного наркомом» [7, 1934, 1 мая].

На конец 1933/34 учеб. г. в институте работали 18 кафедр, в штате числилось 68 чел., среди них шесть профессоров (без ученых степеней), 14 доцентов (без ученых степеней), 46 ассистентов, старших преподавателей [7, 1934, 1 мая]. После укрупнения вуза приказом НКПС от 10.07.1934 НОПИИТ был переименован в Новосибирский институт инженеров транспорта (НИИТ) и, учитывая специфические особенности и потребности железнодорожного транспорта Сибири, реорганизован по характеру и направлению подготовки инженеров [2, д. 2, л. 39].

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 был реорганизован в Новосибирский институт военных инженеров железнодорожного транспорта (НИВИТ) с принятием особого устава, регламентирующего структуру и организацию учебного процесса* [11, с. 7]. Решение о переводе гражданского вуза на военизированное положение было принято в предельно сжатые сроки, и в совместном приказе институт был указан даже с первоначальным названием**.

В новой структуре НИВИТа были утверждены три факультета: «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство», «Движение и грузовая работа», «Здания на железнодорожном транспорте». Несколько позже, после завершения процесса перевода в Новосибирск студентов бывшего ВСИИТа, где готовились инженеры-двигатели, в НИВИТе возник четвертый факультет – эксплуатационный [9, с. 8]. Срок обучения в НИВИТе увеличился на год (до шести лет). За время учебы слушателям института предстояло изучить и освоить более 50 технических и 15 военных дисциплин [2, д. 16, л. 36]. Выпускники института «получали специальность инженера железнодорожных войск и воинское звание – лейтенант. В вузе были введены казарменное положение, обмундирование, воинская дисциплина, преобладали технические специальности» [1, с. 257]. Большую часть слушателей составляли юноши.

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. По решению врачебной и мандатной комиссии по состоянию здоровья из института исключили 106 студентов, которых по разрядке ЦОПКАДРа НКПС перевели в другие транспортные вузы [2, д. 7, л. 2]. В результате тщательного отбора по социальному положению «классово чуждыми элементами» признали восемь студентов, в том числе по группе рабочих – шесть, по группе колхозников – два [2, д. 7, л. 2 (об.)].

Из-за военизации вуза потребовалось внести существенные изменения в учебные планы, ввести ряд новых дисциплин, разработать новые программы, скорректировать существующие. К началу учебного года в институте была заново переоборудована геодезическая лаборатория, оборудованы электротехническая, физическая и химическая лаборатории, оформился кабинет геологии и петрографии [7, 1934, 12 окт.].

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 (СибЦИС) [2, д. 7, л. 12]. От СибЦИСа институту передали мерзлотно-грунтовую лабораторию, 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. Вскоре СибЦИС был реорганизован в научно-исследовательский сектор при учебной части института, а его лаборатории переданы в распоряжение заведующих кафедрами НИВИТа [7, 1934, 12 окт.].

В 1934 г. в НИВИТе были образованы специализированные (военные) кафедры: «Восстановление железных дорог и устройство на них заграждений», «Военные сообщения», «Тактика» [11, с. 7]. В 1935/36 учеб. г. на эксплуатационном факультете на военные дисциплины (по плану) было заложено 2 602 ч, на факультете пути – 2 066 ч, факультете изыскания – 1 756 ч, строительном факультете – 1 275 ч. Всего по институту плановая годовая нагрузка военных кафедр составляла 7 699 ч при фактическом выполнении 6 832 ч (88,7 %) [2, д. 16, л. 36]. Для наглядного представления о программе подготовки будущих офицеров железнодорожных войск и службы военных сообщений приводим полный перечень военных дисциплин, которые изучали слушатели в период обучения в институте: 1) 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 железной дороги; 9) ВОСО (служба военных сообщений); 10) воинские перевозки; 11) тактика; 12) военная топография; 13) уставы; 14) строевая подготовка; 15) вооруженные силы [2, д. 16, л. 36].

Летом 1935 г. на базе Юргинского полигона Сибирского военного округа был проведен первый военизированный лагерный сбор слушателей НИВИТа. 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 метров, местами для легкоатлетических занятий, штурмовой полосой и гимнастическим городком. В

* См. НИВИТ: историческая справка // ГАНО. Ф.р.-1100. Оп. 1. Введ.

** Приказ народного комиссара обороны СССР и народного комиссара путей сообщения СССР № 129

от 09 сентября 1934 г. был издан во исполнение постановления Совета Труда и Обороны СССР от 10.07.1934 г.

стадии незавершенного строительства осталась водная станция с пятиметровой вышкой для прыжков» [2, д. 7, л. 18]. В годы Великой Отечественной войны институт вынужден был отказать от Юргинского полигона и перенести летние лагерные сборы на территорию Заельцовского парка на берегу р. Оби. Сложившаяся в 1930-е гг. «модель проведения месячных военно-полевых сборов была взята за основу и применялась в учебном процессе НИВИТа – НИИЖТа в последующие годы» [4, с. 55]. В сочетании с серьезной идейно-политической работой лагерные сборы НИВИТа вносили большой вклад в воспитание и подготовку будущих командиров транспорта.

С первого дня своего существования НИВИТ стал прилагать усилия для налаживания связей с производством, конкретными предприятиями и в целом с руководством Томской железной дороги. В первую очередь институт направил железнодорожникам 15 своих пропагандистов для производственных кружков политехбы. За январь – июнь 1935 г. преподаватели института (доц. Д. И. Муретов – кафедра «Электротехника», преп. И. П. Семин – кафедра «Подвижной состав») прочитали 18 лекций для работников узловой станции Новосибирск. В июне по решению Запсибкрайкома ВКП(б) для помощи Томской железной дороге был сформирован строительный отряд численностью 30 чел. и целевая бригада в составе семи отличников эксплуатационного факультета, которые провели разъяснительную работу по реализации приказов народного комиссара путей сообщений тов. Л. М. Кагановича по ускорению оборота вагонов и борьбе с авариями [2, д. 7, л. 14 (об.)]. На летнюю производственную практику НИВИТ направил на объекты Томской железной дороги 18 студентов 3-го курса путейско-строительного факультета, кроме того, отдельные предприятия и ведущие специалисты Томской железной дороги стали втягиваться в сотрудничество с институтом путем разработки тем для дипломного проектирования, консультаций дипломников, открытия на производстве школ передового опыта.

За короткий период в институте были существенно пополнены книжные фонды технической библиотеки. Если к концу 1933/34 учеб. г. в фондах библиотеки было 34 548 книг, то через год в них насчитывалось более 80 000. Библиотека вуза стала получать обязательный экземпляр каждого нового издания советских издательств.

Первый выпуск НИВИТа (1935 г.) составил 129 молодых специалистов, из которых: 35 строителей гражданских сооружений, 49 изыскателей, 25 мостовиков и 20 путейцев. По сравнению с предыдущим годом количество выпускников увеличилось более чем в четыре раза (1934 г. – 33 чел., из них 20 путейцев и 13 изыскателей) [2, д. 7, л. 11]. В конце июня 1935 г. состоялся торжественный выпуск первых военных инженеров железнодорожного транспорта,

часть которых сразу же была направлена в распоряжение Наркомата обороны [15, с. 40].

Таким образом, зарождение и развитие транспортного образования в Сибири всецело связано с бурным развитием Сибирского региона на рубеже XIX–XX вв. (строительством Транссибирской железнодорожной магистрали), а также решением важнейших социально-экономических задач в ходе масштабной индустриализации СССР в 1930-е гг. Создание транспортного вуза в г. Новосибирске было продиктовано велением времени (образовался крупный транспортный узел). НоПИИТ стал детищем первой пятилетки. Последующее военизирование высшего учебного заведения (НИВИТ) было обусловлено заботой об укреплении обороноспособности страны, потребностью в подготовке будущих командиров транспорта. Структура специальностей, установленная при формировании вуза в 1930-е гг., во многом определила направления подготовки специалистов инженерного профиля вплоть до начала 1990-х гг.

Библиографический список

1. Верескун В. Д. Сибирский государственный университет путей сообщения // 200 лет транспортному образованию в России. М. : Вече, 2008. С. 256–267.
2. Государственный архив Новосибирской области (ГАО). Ф. р-1100. Оп. 1. Д. 2, 7, 16.
3. Государственный архив Томской области (ГАТО). Ф. п-80. Оп. 1. Д. 3.
4. Добровольский А. В. О роли летних лагерных сборов в подготовке военных инженеров транспорта в НИВИТе // Гуманитарные проблемы военного дела. 2018. № 4 (17). С. 48–56.
5. Дюнин К. А. Так много прожито и пережито... // Путевка в жизнь нам дал НИВИТ. Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2004. С. 19–28.
6. История транспорта России : учебник / под общ. ред. Т. Л. Пашковой. М. : ФГБУ ДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2019. 380 с.
7. Кадры – транспорту. Орган парткома, управления НИВИТа, профкома, МК и комитета ВЛКСМ. 1933, 1934, 1957.
8. Коммунистическая партия Советского Союза. Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и Пленумов ЦК (1898–1988) / КПСС ; Ин-т Марксизма-Ленинизма при ЦК КПСС ; под общ. ред. А. Г. Егорова, К. М. Боголюбова. 9-е изд., доп и испр. В 16 т. Т. 4 : 1926–1929. М. : Политиздат, 1984. 575 с.
9. Кушнерев А. М. Путь института // Школа командиров транспорта : Юбилейный сборник: 1932–1952. Новосибирск, 1952. С. 5–20.
10. Кушнерев А. М. Институту 25 лет (1932–1957) // Кадры – транспорту. 1957. 13 нояб.
11. Москалев П. И. Летопись НИВИТа – НИИЖТа за 60 лет в документах и фактах. Новосибирск, 1992. 58 с.
12. НоПИИТ – НИВИТ – НИИЖТ (Очерки истории, 50-летию института посвящаются) / под общ. ред. ректора ин-та, канд. техн. наук, доц. П. И. Москалева. Новосибирск, 1981. 156 с.
13. Открытие Томского технологического института // Электронная энциклопедия: Томский политехнический университет : сайт. URL: http://wiki.tpu.ru/wiki/Открытие_Томского_технологического_института (дата обращения: 16.11.2019).

14. Отчет по учебно-методической работе Новосибирского института военных инженеров ж.-д. транспорта за 1934–1935 учебный год // ГАНУ. Ф. р-1100. Оп. 1. Д. 7. Л. 18.

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

16. Пропастин С. Е. Пламенный привет борцам за высокое качество учебы // Кадры – транспорту. 1934. 1 мая.

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

18. 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.

19. Традиции НИВИТа – НИИЖТа – СГУПС / авт.- сост. П. В. Гресс. 2-е изд., доп. Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2007. 412 с.

20. Томский политехнический университет 1896–1996 : исторический очерк / под ред. А. В. Гагарина. Томск : ТПУ, 1996. 448 с.

21. Третьяков В. Г. Возникновение и деятельность транспортного вуза в Иркутске в 1932–1934 гг. // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. 2011. № 1 (29). С. 213–227.

22. Третьяков В. Г. Исторические предпосылки возникновения и развития железнодорожного вуза в Иркутске в 1932–1934 гг. // Культура. Наука. Образование. 2010. № 3 (16). С. 11–27.