

К 200-ЛЕТИЮ ОБРАЗОВАНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

Страницы истории



Колесник Л.В.,
заведующая музеем вуза

Во второй половине XIX в. в стране продолжалось ускоренное развитие промышленности и торговли. К последнему десятилетию протяженность железных дорог значительно возросла. При этом строительство новых линий все более смещалось на восток, продолжался изыскательский поиск направления рельсовых путей к Тихому океану.

Для практического осуществления намеченных планов требовалось большое количество квалифицированных изыскателей, строителей, эксплуатационников. Инженеров путей сообщения выпускал только Петербургский институт, принимая на первый курс ограниченное число студентов (120—150 человек).

В условиях острой нехватки специалистов для ведения проектных и строительных работ в 1896 г. было учреждено Императорское московское инженерное училище ведомства путей сообщения (ИМИУ).

Теоретический курс обучения проводился в течение трех лет, после чего следовала двухгодичная практика на одном из строительных объектов. После успешного завершения теоретического курса и производственной практики выпускникам присваивалось звание инженера-строителя. Им разрешалось сдавать дополнительные экзамены в Петербургском институте для получения звания инженера путей сообщения.

Широкая научно-техническая общественность высказывалась за предоставление училищу прав высшего учебного заведения. Инженеры, вышедшие из ИМИУ, показали себя вполне подготовленными не только для практической, но и для научной деятельности. Среди выпускников ИМИУ заметно выделились будущие ученые Б.Н. Веденисов, Д.В. Шумский, А.Х. Певцов, В.И. Руднев, Н.Н. Гениев, Н.С. Дорофеев, Д.С. Дурново, П.Ф. Дубинский.

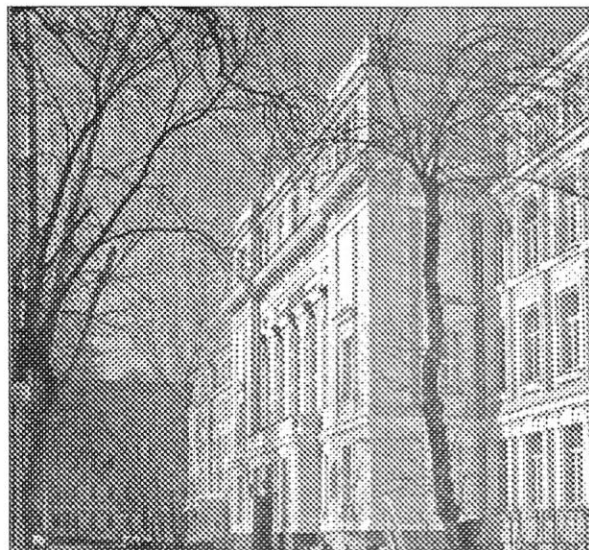
Только в 1913 г. руководству и совету училища после восьмилетних усилий удалось добиться преобразования его в Московский институт инженеров путей сообщения (МИИПС).

Октябрьская революция в России внесла свои коррективы в деятельность вузов. Петроградский институт инженеров путей сообщения не прерывал подготовку специалистов даже в труднейших условиях 1917–1920 годов и выпускал в среднем 90 инженеров в год.

В 1917–1923 гг. вуз выпускал специалистов широкого профиля — инженеров путей сообщения, а с 1924 г. началась специализация подготовки инженеров на двух факультетах: сухопутных сообщений (отделения: мостовое, дорожное и эксплуатационное) и водных сообщений (отделения водного и воздушного транспорта). В связи с переименованием города вуз получил название «Ленинградский институт инженеров путей сообщения» (ЛИИПС).

В 1930 г. подготовка инженерных кадров расширилась. На базе факультетов ЛИИПСа в Ленинграде были созданы институты инженеров гражданского воздушного флота (ЛИИВФ) и Автодорожный (ЛАДИ). Кроме того, на базе факультетов водных путей сообщения Ленинградского и

Московского транспортных вузов открылся Институт инженеров водного транспорта (ЛИИВТ), в 1932 г. военное отделение ЛИИПСа было преобразовано в Военно-транспортную академию (ВТА).



Московский государственный
университет путей сообщения

В 1937 г. был создан Ленинградский электротехнический институт инженеров сигнализации и связи (ЛЭТИИС).

В эти же годы шли структурные изменения и в Московском вузе.

На трех факультетах вуза готовили специалистов для железнодорожного, водного и автомобильного транспорта. После объединения с Высшими техническими курсами НКПС в 1924 г. МИИПС переименовали в Московский институт инженеров транспорта (МИИТ).

С 1918 по 1928 гг. институты, готовившие инженеров путей сообщения, находились в ведении Народного комиссариата просвещения, в 1928 г. были переданы в НКПС (Народный комиссариат путей сообщения).



Сибирский государственный
университет путей сообщения



Омский государственный университет путей сообщения

В 30-е годы факультет автомобильного транспорта МИИТа выделился в самостоятельный институт (МАДИ), а тяговый факультет был преобразован вначале в Механический, а затем в Электромеханический институт (МЭМИИТ). В 1931 г. в этом вузе было пять факультетов: паровозный, вагонный, инженерно-педагогический, теплоэнергетический и новых локомотивов. В дальнейшем, в связи с укрупнением вузов, этот институт вновь вошел в состав МИИТа.

В стенах МИИТа работали широко известные ученые-академики В.Н. Образцов, Г.П. Передерий, Н.С. Стрелецкий, О.Е. Патон, Г.К. Евграфов, А.В. Горин, Б.Н. Веденисов, С.П. Сыромятников и многие другие видные специалисты железнодорожного транспорта.

В связи с развитием экономики в годы первой пятилетки резко возросла потребность в инженерных кадрах для транспорта.

Инженеров подобного профиля в небольшом количестве готовили также в Московском высшем техническом училище, Ленинградском электротехническом и Харьковском технологическом институтах, но этого явно было недостаточно. Новые вузы создавались в тех регионах страны, где велись широкое строительство и реконструкция железных дорог.

В 1929 г. был создан Ростовский институт инженеров железнодорожного транспорта (РИИЖТ). Первоначально он готовил инженеров для всех видов транспорта и назывался институтом путей сообщения.

Через год, в 1930 г. образовался Харьковский институт инженеров железнодорожного транспорта (ХИИТ), готовивший вначале специалистов механического и эксплуатационного профилей.

В 1930 г. был образован Днепропетровский институт инженеров железнодорожного транспорта (ДИИТ). В строительстве здания участвовали сами студенты. К 1933 г. на эксплуатационном, электротехническом, путейско-строительном



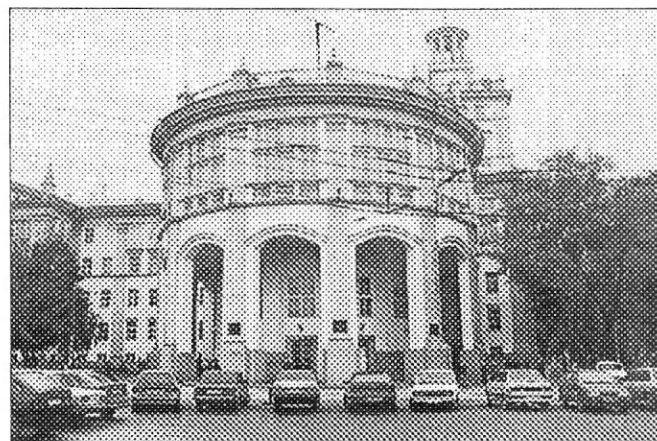
Дальневосточный государственный университет путей сообщения

и механическом факультетах обучалось более 4000 студентов.

Институт инженеров железнодорожного транспорта, созданный в Тифлисе в 1930 г. вначале именовался Закавказским, а затем Тбилисским институтом инженеров железнодорожного транспорта (ТБИИЖТом). Институт имел путейский, паровозный, эксплуатационный и автодорожный факультеты. За десять предвоенных лет институт дал стране около 3000 специалистов.

В 1930 г. были открыты Киевский, Уральский и Иркутский транспортные вузы. Однако они просуществовали недолго — до 1934 г., и после реформирования стали факультетами в других родственных институтах.

Среднеазиатский (с 1937 г. Ташкентский — ТашиИИТ) институт инженеров железнодорожного транспорта был создан в 1931 г. на базе инженерных курсов. Для налаживания учебного процесса в новый вуз была направлена группа преподавателей из Ленинградского и Московского транспортных институтов. Вуз готовил кадры на трех факультетах: механическом, эксплуатационном и путейском и имел филиалы в Красноводске, Ашхабаде, Оренбурге и Алма-Ате.



Ростовский государственный университет путей сообщения

В 1930 г. в Томске открыли Сибирский институт инженеров железнодорожного транспорта. В 1932 г. он разделился на два вуза — Путиско-строительный в Новосибирске (НИИЖТ) и Электромеханический в Томске (ТЭМИИТ).

В 1934 г. Новосибирский институт преобразовали в вуз для подготовки военных инженеров транспорта (НИВИТ). В первом учебном году в нем насчитывалось 569 студентов. Питомцы вуза трудились на изысканиях и строительстве предвоенного БАМа и Южсиба.

ТЭМИИТ готовил специалистов на трех факультетах: электрификации, вагонном и паровозном.

В 1939 г. открылся Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта (ХабИИЖТ) с тремя факультетами: строительным, механическим и движением.

Особо следует остановиться на роли рабфаков в подготовке абитуриентов для транспортных вузов. Вначале рабочие факультеты были дневными — учащиеся занимались с отрывом от производства. Позднее создали также и вечерние рабфаки. Первый такой факультет был создан в МИИТе в 1919 г. В Петроградском институте инженеров путей

сообщения рабфак открылся в 1921 г. Создание рабфаков ускорило перестройку институтов в соответствии с кадровой политикой правительства.

В те суровые послереволюционные годы нелегко было рабфакцам приобретать знания. В зимний период на занятиях обычно сидели в пальто и шапках. В комнатах общежитий было холодно и тесно. Многие рабфаковцы имели образование 5–7 классов средней школы, но производственников выручали организованность, высокая сознательность, жизненный опыт и желание стать специалистами. Рабфаковцам помогали и студенты старших курсов института.

Итоги деятельности рабфаков были в целом положительными. В МИИТе за 8 лет окончили факультет 1278 человек, в ЛИИПСе за 1922–1927 гг. — 762 человека.

С начала первой пятилетки партийные, комсомольские и профсоюзные организации предприятий стали ежегодно направлять в вузы, в том числе транспортные, тысячи коммунистов и беспартийных

рабочих и крестьян, прошедших трудовую школу («парттысячники», «профтысячники») для получения ими образования.

В связи с этим в 30-х годах рабфаки получили дальнейшее развитие: их отделения были созданы на крупных железнодорожных станциях и предприятиях. К 1933 г. в вузах железнодорожного транспорта насчитывалось уже 72 рабфака с контингентом учащихся 15 500 человек. В конце 30-х годов рабфаки выполнили свою социальную задачу и были упразднены.

К 1940 г. в системе НКПС находилось 13 вузов, в которых обучалось свыше 18 тысяч студентов, а выпуск составлял более 4000 специалистов.

К началу Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. транспортные вузы обеспечили выпуск специалистов не только для железнодорожного транспорта, но и для других отраслей народного хозяйства, стали настоящей кузницей кадров для страны.

(Продолжение в следующем номере газеты)