

ПЕРВЫЕ ГОДЫ ИНСТИТУТА

Железнодорожный транспорт всегда занимал особое положение в развитии народного хозяйства. Во много раз возросла его роль в годы послевоенной разрухи, возникла острая потребность в высококвалифицированных специалистах, подготовленных без отрыва от производства. Развивать только дневные формы обучения было нецелесообразно. В эти трудные годы Министр путей сообщения Б. П. Бещев обращается в Правительство СССР с ходатайством об открытии Всесоюзного заочного института инженеров железнодорожного транспорта. Распоряжением от 7 марта 1951 года Председатель Совета Министров Союза ССР И. В. Сталин разрешил МПС организовать новый институт с 1 апреля 1951 года.

Развиваться ВЗИИТ должен был на базе Московского электро-механического института инженеров железнодорожного транспорта им. Ф. Э. Дзержинского, в помещениях которого институту сначала было выделено две, а в дальнейшем пять комнат.

15 марта 1951 года приказом Министра высшего образования СССР В. П. Елютина ВЗИИТ был включен в систему вузов МПС. 18 марта и 11 мая в газете «Гудок» была опубликована информация об открытии института и о правилах приема в новый вуз. С момента ходатайства Министра путей сообщения об открытии ВЗИИТа до издания распоряжения Совета Министров СССР об его открытии за подписью И. В. Сталина ушла всего одна неделя. Это подтверждало острую потребность в кадрах для железнодорожного транспорта.

По плану на I-й курс должно было быть принято 1270 студентов. МПС и Министерство высшего образования разрешили увеличить количество учащихся до 1704. Институт открыл три факультета: электромеханический, который возглавил доцент Е. И. Ильенков, чья трудовая деятельность на протяжении всей жизни была связана с МЭМНИТом; эксплуатационный, который возглавил директор-полковник движения, кандидат технических наук, доцент В. П. Ницета, ранее работавший в МИИТе; строительный факультет начал работу под руководством директора-подполковника пути и строительства, кандидата технических наук, доцента В. П. Чернавского, проработавшего ранее долгие годы в МИИТе.

Условия работы были очень сложные. Занятия проводились в аудиториях МЭМНИТа, в помещениях Министерства, отделений дорог, а иногда и в вагонах электричек, стоящих на запасных путях. Институту было выделено только 9 штатных преподавателей и 16 совместителей, 39 человек работало на условиях почасовой оплаты. Научный потенциал — 6 докторов наук и профессоров, 12 кандидатов наук и доцентов. Библиотечный фонд включал 5 тыс. учебников.

Первым зам. начальника института по учебной и научной работе стал директор-полковник тяги, кандидат технических наук, доцент В. И. Филатов, до этого работавший в МПС по подготовке кадров и имевший большой производственный опыт. Среди первых пришедших в институт на преподавательскую работу были кандидаты технических наук, доценты Е. А. Ветухов и В. В. Привалов, пришли

РЕКТОР О РЕКТОРЕ

ного хозяйства Н. Ф. Бочаров

Министерству
путей сообщения

СОВЕТ МИНИСТРОВ СССР

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 7 марта 1951 г. № 2849-р

Москва, Кремль

Разрешить Министерству путей сообщения организовать в г. Москве с 1 апреля 1951 г. Всесоюзный заочный институт железнодорожного транспорта без увеличения общей численности профессорско-преподавательского состава, утвержденной для институтов Министерства путей сообщения.

Предоставить Всесоюзному заочному институту железнодорожного транспорта учебно-производственную базу Московского электро-механического института инженеров железнодорожного транспорта им. Ф. Э. Дзержинского.

Председатель
Совета Министров Союза ССР

И. Сталин

ПРИКАЗАНИЕ

Министра Путей Сообщения СССР

9 марта 1951 г. № 986-р

Совет Министров СССР распоряжением от 7 марта 1951 года № 2849-р:

Разрешить Министерству путей сообщения организовать в г. Москве с 1 апреля 1951 г. Всесоюзный заочный институт железнодорожного транспорта без увеличения общей численности профессорско-преподавательского состава, утвержденной для институтов Министерства путей сообщения.

Обязал предоставить Всесоюзному заочному институту железнодорожного транспорта учебно-производственную базу Московского электро-механического института инженеров железнодорожного транспорта им. Ф. Э. Дзержинского.

ПРИКАЗЫВАЮ:

И. о. ГУУЗ т. Кочневу в трехдневный срок представить на утверждение зам. Министра т. Кузнецова мероприятия по обеспечению своевременной организации Всесоюзного заочного института ж. д. транспорта.

Министр путей сообщения
Б. Бещев

в институт молодые преподаватели К. Ф. Аксенов, Е. М. Кушнаренко, А. И. Жилияева, Г. Д. Фатина и многие другие. Первым штатным заведующим кафедрой «Строительная механика» стал доктор технических наук, профессор В. Б. Дидов, имевший к этому времени более 40 научных работ. Кафедру «Высшая математика» возглавил бывший фронтовик кандидат физико-математических наук, доцент А. А. Шестаков. До 1989 года он бессменно возглавлял вверенную ему кафедру. Уже работая в институте, он защитил докторскую диссертацию, стал профессором. Им написано более 185 научных и методических работ, подготовлено 6 докторов и 24 кандидата наук.

Среди первых зав. кафедрами были также инженер-майор Н. П. Рыбалкина (кафедра «Иностранные языки»), доцент М. С. Иванников (кафедра «Основы марксизма-ленинизма»), профессор И. В. Урбан (кафедра «Строительная механика»), профессор П. И. Поликарпов (кафедра «Строительство железных дорог»), осуществивший проектирование и техническое руководство строительством моста через реку Ангару.

По 125 специальным дисциплинам институту пришлось заново разрабатывать необходимую учебно-методическую литературу, общий объем которой в 1951/52 учебном году составил 37,5 печатных листа.

Первыми выпускниками института стали 33 инженера. Двое из них получили дипломы с отличием.

В 1952 году приказом МВО СССР и ГУУЗа МПС во ВЗИИТе была открыта аспирантура. Руководителем первого аспиранта был профессор И. С. Дурново. В 1958 году в институте уже училось 28 аспирантов.

Для более эффективного обучения студентов-заочников в Москве и Тбилиси были созданы 2 первых учебно-консультационных пункта. УКИ имели свой штат, но пользовались помещениями других транспортных вузов.

Росло количество студентов. Институт, выпуская высококвалифицированных специалистов, выполнял все задачи, поставленные Правительством перед заочным вузом, но не имел своего помещения. Наконец, в 1958 году институт получил хорошую материальную базу, переехав в здание МТЭИ (нынешнее здание института). При нем было общежитие, оно позволяло более стабильно вести учебный процесс, проводить дипломное проектирование и экзамены с регулярными вызовами студентов. Здание института было отремонтировано, углублен вестибюль, оформлен главный вход. Выделяемых средств явно не хватало для полного переоборудования института, и лабораторные работы по-прежнему часто проводились в помещениях МИИТа, занятия — в арендованных школах. В здании института в это время находилось несколько не имеющих отношения к институту организаций (Мосгипротранс, ЦКБ МПС, железнодорожный техникум), которые со временем выехали.

В результате труда рабочих и сотрудников института на субботниках и воскресниках в здании института было открыто несколько лабораторий, была оборудована лаборатория типа ангара на станции «Красный Балтиец». Была сделана пристройка к котельной, и в ней разместилась лаборатория теплотехники и водоснабжения.

В 1958 году институт принял 3000 студентов, уже работало 24 кафедры. Вследствие того, что количество студентов постоянно росло, к 1958 году было создано 39 УКИ и большое количество вагон-лабораторий, открыто 5 заочных факультетов.

Изыскивались возможности для улучшения быта студентов. Из находящихся около института трех зданий барачного типа были выселены жильцы, и здесь разместились общежития и 12 лабораторий. В четвертом корпусе были выделены квартиры для сотрудников. На хозяйственном дворе построили временное одноэтажное здание для кафедры «Строительные и дорожные машины».

В. К. КРЫЛОВ