

Страницы истории университета

(60 --- 70 ГОДЫ)

Если первое десятилетие стало для института периодом отработки организационных форм и методов учебной и научной работы, то во втором десятилетии был поставлен вопрос перед МПС об организации филиалов в Воронеже, Ярославле, Саратове. ВЗИИТ отказался от создания заочных отделений при дневных вузах. Предпочтение было отдано филиалам, так как они имели собственные учебные помещения, лаборатории, общежития, а главное штат преподавателей, который специализировался на заочной форме обучения. Произошли существенные изменения в профессорско-преподавательском составе. Кадры института пополнили опытные преподаватели и квалифицированные специалисты с производства, а также молодые работники. ВЗИИТ в системе транспортных вузов МПС по количеству профессоров и докторов занял 3 место, после МИИТа и ЛПИИЖТа.

Рос штат преподавательского состава на линии. Руководство института смогло увеличить его за десятилетие в 2,5 раза. Повысилась и квалификация преподавателей УВП. Если в начале периода на линии не было ни одного преподавателя со степенью, то в конце 60-х годов таких стало 23. Все это дало возможность снизить во ВЗИИТе число его филиалов: число почасовиков с 916 в 1961 году до 442 в 1969 году.

В 60-е годы во ВЗИИТе шел процесс отладки системы заочного образования железнодорожных кадров. В 1961/62 учебном году в системе транспортных вузов училось по дневной форме обучения 27,2 тыс. чел., по вечерней — 9 тыс., а по заочной — 36,2 тыс. человек.

Имея почти десятилетний опыт работы со студентами-заочниками, кафедры института находили более прогрессивные дополнительные формы обучения, повышающие эффективность обучения в системе заочного образования. Так, в дополнение к существующим обычным традиционным формам обучения были созданы передвижные учебные лаборатории при кафедрах института для проведения в них всех видов учебной работы со студентами линии.

Первыми в 1959 году были созданы две передвижные лаборатории — «Физика — химия» и «Электротехника и электрические машины».

С вагонами-лабораториями выезжали штатные преподаватели. Они читали студентам лекции, проводили лабораторные и практические занятия, принимали зачеты и экзамены. При этом тематика обзорных лекций сочеталась с практическими занятиями и лабораторными работами.

В лабораториях одновременно могла работать группа студентов из 15—20 человек. Они имели необходимую аппаратуру, учебно-методическую литературу, учебники и учебные пособия. Для проведения обзорных лекций и практических занятий лаборатории были оснащены наглядными учебными пособиями, плакатами, схемами, приборами и др.

Первые передвижные лаборатории приблизили учебный процесс непосредственно к местам производственной деятельности студентов-заочников и позволили им систематически и успешно работать над учебным материалом, активизировать учебную работу, регулярно получать консультации московских преподавателей и успешно сдавать

зачеты и экзамены. В результате почти все студенты третьих и четвертых курсов своевременно стали выполнять учебный план по дисциплинам кафедр.

Учитывая положительный опыт работы передвижных лабораторий, к двум существующим в последствии оборудовали еще 3 вагона: кафедры «Электрическая тяга», «Автоматика, телемеханика и связь» и «Вагоны и вагонное хозяйство».

Опыт ВЗИИТа показал, что при правильной организации работы вагонов-лабораторий они оказывают неоценимую помощь студентам-заочникам. Достаточно сказать, что в одном учебном году четырьмя вагонами-лабораториями ВЗИИТа было обслужено свыше 3800 студентов.



Увеличение числа передвижных лабораторий, оборудованных современными приборами, позволило проводить со студентами комплекс лабораторных работ, предусмотренных учебными планами. Вагоны курсировали по пяти железным дорогам (Московской, Горьковской, Северной, Юго-Восточной и Приволжской) и обслуживали все УВП, находящиеся в этих регионах, останавливались в 36-ти линейных станциях, вплоть до Воркуты и Лабитнанги за полярным кругом.

В последующие годы число вагонов-лабораторий увеличилось до 9. Они работали на кафедрах: «Технология металлов», «Теория механизмов и машин и деталей машин», «Строительная механика», «Энергоснабжение железных дорог», «Электротехника», «Физика», «Химия», «Путь и путевое хозяйство», «Вагоны и вагонное хозяйство». Отдельно был выделен вагон-лаборатория для Ярославского филиала по обслуживанию УВП Северной ж. д.

В 1960 году несколько изменилась структура института — прибавился факультет электрификации железнодорожного транспорта, а в 1962 году — общетехнический факультет.

Начиная с 1962 года, введена непрерывная круглогодичная лабораторно-экзаменационная сессия. Стали обязательными учебные выезды московских преподавателей в филиалы и УВП. Институт стал координировать виды работы на весь учебный год. За несколько месяцев до начала учебного года учебная часть, с учетом пожеланий факультетов, филиалов и УВП, формировала приказ об организации учебной работы. С момента его утверждения ректором вся учебно-методическая работа шла в соответствии с приказом. Это давало хорошие результаты в работе.

Непрерывно совершенствовалась каждая из опробованных во ВЗИИТе форм обучения. Так, коллектив научных работников института, изучив особенности и специфику деятельности железнодорожных и строительных предприятий, разработал ряд рекомендаций, направленных на улучшение организации лабораторно-экзаменационной сессии. График вызова студентов в Москву с линии они составили с таким расчетом, чтобы не вызывать производственных затруднений и не отрывать одновременно от предприятий сразу всех заочников. Оптимальные сроки были рекомендованы для всех специальностей. Например, строительных специальностей — январь—февраль — основной вызов, а май—октябрь — дополнительный; для экономических специальностей — февраль, март и июнь, июль и т. к.

Кадры института накопили большой опыт творческой работы и высокий научный потенциал, в связи с этим они стали охватывать новые отрасли производства: новые учебные дисциплины.

В 1963 году были созданы кафедры «Вагоны и вагонное хозяйство» и «Техника безопасности». В этом же году Горьковский УВП, размещавшийся в старом здании железнодорожного вокзала, был реорганизован в филиал. В 1965 году из кафедры «Строительство железных дорог» была выделена кафедра «Промышленное и гражданское строительство». В 1968 году прибавилась кафедра «Водоснабжение и канализация», а вместо двух кафедр «Строительство железных дорог», «Изыскание и проектирование железных дорог» была создана одна кафедра «Изыскание, проектирование и строительство железных дорог».

После тщательной подготовки и детального обсуждения использования своих возможностей, ВЗИИТ открыл в 1969 году факультет повышения квалификации руководящих работников и специалистов железнодорожного транспорта.

В результате проведенной работы по упорядочению учебного процесса и структурных подразделений в институте к концу второго десятилетия работы было 8 факультетов, 29 кафедр, 2 филиала (Горьковский и Куйбышевский) и 28 УВП.

В. К. КРЫЛОВ