

Е.Я. КРАСКОВСКИЙ



ЛИИЖТ

В ПУТИ

ЛЕНИНГРАДСКИЙ ОРДЕНА ЛЕНИНА И ОРДЕНА ОКТЯБРЬСКОЙ
РЕВОЛЮЦИИ ИНСТИТУТ ИНЖЕНЕРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА ИМЕНИ АКАДЕМИКА В. Н. ОБРАЗЦОВА

Е. Я. КРАСКОВСКИЙ

ЛИИЖТ В ПУТИ

Отсканировано для сайта <https://scbist.com>

СЦБИСТ - сайт железнодорожников №1



МОСКВА «ТРАНСПОРТ» 1990

Е. Я. Красковский. ЛИИЖТ в пути. М.: Транспорт. 1990. 167 с.

В книге отражены страницы истории одного из ведущих Ленинградских вузов — института инженеров железнодорожного транспорта имени академика В. Н. Образцова. Приведены анализ и обобщения накопленного опыта работы коллектива за последние два десятилетия. Основное внимание уделено перспективному комплексному планированию учебно-воспитательной, научной деятельности и развитию социальной сферы института на основе делового взаимодействия с производством, а также поиску новых форм и подходов повышения качества подготовки специалистов, гуманитаризации инженерного образования.

Книга предназначена для студентов, преподавателей и сотрудников вузов, инженерно-технических работников транспортной отрасли, интересующихся историей института и проблемами перестройки высшей школы.

На форзаце комплекс зданий ЛИИЖТа с видом на архитектурные памятники города 1984 г. Акварель художника, инженера путей сообщения, канд. техн. наук Ю. Д. Гамзаева.

Выпущено по заказу Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта имени академика В. Н. Образцова.

Л $\frac{3202010000-323}{049(01)-90}$ заказное

© Ленинградский институт инженеров
железнодорожного транспорта
имени академика В. Н. Образцова

ISBN 5-277-01482-9

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие

1. Общие предпосылки работы вуза на современном этапе	7
Мотивы, побудившие написать книгу	7
О социальной роли вузов в жизни общества	9
О проблемах численности инженеров и качестве их подготовки	11
2. Кратко об истории института	13
Учреждение института. Участие ученых и питомцев в строительстве и развитии железных дорог. Становление общественно-гуманистических традиций	13
Институт на рубеже XX в.	20
Начало советского периода истории института	26
Преобразования в годы первых пятилеток	28
Институт в годы Великой Отечественной войны	31
Деятельность института в послевоенные годы	33
3. Комплексное планирование и прогнозирование деятельности института	38
Цели, содержание и внедрение комплексного планирования	38
О роли руководителя в системе управления	40
4. Научно-педагогические кадры	43
5. Опыт развития материальной базы и решения вопросов социальной сферы	47
Особенности материальной базы вуза и подходы к ее дальнейшему развитию	47
Учебно-научные объекты и помещения, инженерные сети	48
Студенческие общежития и объекты социальной сферы	51
Взгляд в будущее	58
6. Демократия и гласность в вузовской деятельности	64
О психологическом предрасположении человека к добру	64
Возрождение нравственности человека — ключ к продвижению вперед	67
7. Перестройка учебно-производственного процесса	69
Целевая программа «Поиск». Идеи непрерывного образования: школа—ПТУ—техникум—вуз. Технический лицей при ЛИИЖТе	69
О новых учебных планах	72
О заочном и вечернем образовании	78
8. Круглогодичные специализированные отряды студентов	81
9. Совершенствование организации производственной практики студентов	84
10. О специализированной подготовке резерва руководителей среднего звена транспортного производства	91
11. Студент, перестройка, участие в самоуправлении	93
12. Научно-исследовательская работа	97
Опыт организации и использования НИР в интересах научно-технического прогресса железнодорожной отрасли и подготовки инженеров	97
О высокоскоростной магистрали Ленинград—Москва	102
13. Повышение квалификации и переподготовка специалистов производства, преподавателей техникумов и вузов	107

14. Гуманитаризация инженерного образования	110
Идеи гуманитаризации в учебно-воспитательном процессе	110
Использование исторического наследия и традиций в жизни института	114
15. Подготовка специалистов для зарубежных стран и внешние связи института	124
О зарубежном опыте и его использовании	126
16. Предложения института в материалах Всесоюзного съезда работников народного образования	128
17. Заключение	132
Основные данные о деятельности института за 1968—1988 гг.	132
Некоторые мысли о наболевшем	135
Приложения	
1. Библиография по истории института	144
2. Выпуск инженеров	145
3. Выпускники института, имена которых были удостоены занесения на Мраморные доски в конференц-зале института	146
4. Выпускники института, имена которых по решению Совета занесены на траурные доски в церкви института	149
5. Табель дней 1903—1904 учебного года, в которые занятий в институте не бывает	150
6. Ученые и выпускники института — академики и члены-корреспонденты академий наук (за советский период)	151
7. Штат Института Инженеров Путей Сообщения 1809 г.	152
8. Штат Института Инженеров Путей Сообщения Императора Александра I 1890 г.	153
9. Штат и смета института инженеров железнодорожного транспорта имени академика В. Н. Образцова по дневному обучению	155
10. Обобщенные сведения о специальных капиталах, пожертвованиях и дарениях в Институте инженеров путей сообщения	157
11. Герои Социалистического Труда — выпускники института	159
12. Профессора и сотрудники института, удостоенные почетных званий	160
13. Сотрудники ЛИИЖТа, занесенные в Книгу почета института (1967—1988 гг.)	161
14. Положение об основных принципах участия студентов ЛИИЖТа в управлении вузом в свете перестройки высшего образования	165

ПРЕДИСЛОВИЕ

ЛИИЖТ. Этот институт знают многие ленинградцы и инженеры в нашей стране. Известен он и за рубежом. Ведь это один из старейших вузов, воспитавший поколения выдающихся инженеров, первопроходцев железных дорог, творческих тружеников и инициаторов научно-технического прогресса.

В наши дни Ленинградский ордена Ленина и ордена Октябрьской Революции институт инженеров железнодорожного транспорта имени академика В. Н. Образцова занимает ведущие позиции в высшей школе, являясь генератором новых идей, направленных на повышение качества подготовки специалистов. В большинстве своем идеи не остаются прожектами и реализуются не только в стенах института, но и за его пределами, особенно в вузах Министерства путей сообщения. Некоторые разработки и опыт, например, комплексное планирование и управление учебно-воспитательной, научной работой и социальным развитием в вузе, гуманитаризация инженерного образования, используются в системе высшей школы.

Предлагаемая книга представляет, на наш взгляд, определенный интерес не только для лиижтовцев, но и для более широкого круга читателей. Это важно сейчас, когда перестроечные процессы охватывают все новые сферы жизни общества, и высшая школа, как никогда ранее, призвана играть в данных процессах приоритетную роль. Осмысление своего богатого исторического наследия, использование всего ценного, что накоплено предшественниками, отказ в то же время от устаревших форм и методов, поиск новых подходов в высшем образовании — эти процессы идут в ЛИИЖТе в течение ряда лет. Смело внедряются договорные отношения вуза с предприятиями железнодорожного транспорта и строительства, расширяется интеграция системы народного образования, вузовской науки и производства. Примером тому может служить создание студенческого круглогодичного отряда проводников, уже более пяти лет обслуживающего скорый поезд № 25/26 Ленинград—Москва, что наглядно доказало обоюдную пользу как для общества, так и для самих студентов. Они приобретают практический опыт и познают производственные и социальные проблемы непосредственно на рабочих местах. Присвоение поезду фирменного статуса и названия «Смена» явилось признанием труда студентов, а также преимуществ такой интеграции.

Следует заметить, что во всех своих начинаниях ЛИИЖТ и ленинградские вузы постоянно тесно взаимодействуют, взаимно

обогащая друг друга. На заседаниях Совета ректоров в обсуждении многих проблем высшего образования с творческим интересом, товарищеской полемикой и конструктивными предложениями принимал участие автор этой книги.

За последние двадцать лет коллектив ЛИИЖТа, которым руководил проф., засл. деятель науки и техники РСФСР Е. Я. Красковский, добился немалых успехов и сделал заметный шаг вперед. Поэтому предлагаемая читателю книга достойна, на наш взгляд, внимания и творческого использования.

Председатель Совета ректоров ленинградских вузов, ректор Ленинградского института авиационного приборостроения, д-р техн. наук, профессор **А. П. ЛУКОШКИН**

1. ОБЩИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ РАБОТЫ ВУЗА НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

Мотивы, побудившие написать книгу

Проходят дни и годы напряженной творческой работы коллектива института. Постоянно что-то новое привносится в учебно-воспитательный процесс, в научный поиск, развитие материальной базы. Растут молодые кадры ученых и сотрудников.

Питомцы института, получив путевку в жизнь — диплом инженера, уходят на производство. Именно там проявляются их знания, жизненная позиция и духовная культура, приобретенные в студенческие годы. По практическим делам и поведению выпускников судят о вузе, его устоях, традициях и недоработках. Каждый, кто причастен к ЛИИЖТу, воспринимает его имя с возвышенным и благородным чувством. История и традиции института богаты творческими свершениями и личными яркими примерами поколений ученых и выпускников. На одной из недавних встреч по случаю 50-летия окончания института в резонанс с душевным волнением присутствующих прозвучали стихи одного из выпускников института:

Тверда была нитомцев поступь,
Россия помнит многих имена —
Сергей Иванович Муравьев-Апостол,
Свободы друг, герой Бородина!

И то, как Мельников железной клеей
Санкт-Петербург соединил с Москвой,
И Кербедз дерзновенною рукой
Воздвигнул первый мост над хладною Невой...

Знать историю своего вуза, осмыслить мотивы проявления подлинной чести, патриотизма и стремления к свободе — было и должно остаться внутренней потребностью каждого: и преподавателя, и студента, особенно сейчас, в ходе перестройки нашей жизни.

В трудные дни становления Советской власти В. И. Ленин дважды (13 декабря 1917 г. и 13 января 1918 г.) выступал на проходивших в институте съездах железнодорожных рабочих и

мастеровых¹. Наш коллектив свято хранит в памяти это историческое событие.

Вероятно, после этого краткого вступления читатель сможет понять чувства автора настоящей книги, двадцать лет тому назад по счастливой судьбе ставшего ректором столь именитого и прославленного института. Психологически не сразу было принято такое ответственное предложение. Не покидали сомнения — смогу ли справиться? И лишь дружеская поддержка ученых и товарищей по партийной работе (до этого мне довелось быть секретарем партийного комитета института) побудила меня согласиться занять столь ответственный пост.

Начались будни совместной творческой работы с коллективом. Жизнь выдвигала неординарные задачи и проблемы. Поэтому необходимо было выработать четкую программу действий и найти верные пути ее осуществления и, что не менее важно, создать обстановку заинтересованности в проявлении инициативы ученых, сотрудников и студентов, их общительности и доверия. Главным критерием, как и сегодня, было обеспечение высокого качества подготовки специалистов. Однако каким образом это можно сделать, если в стране наблюдалось падение престижности инженерного труда, культуры и интеллигентности? Подобные и другие негативные явления не могли обойти и вузы. Противостоять им можно было, только возродив и усилив свойственную нашему институту систему **«Школа — вуз — производство, их комплексное взаимодействие»**. Под школой подразумевались железнодорожные школы, техникумы, ПТУ, вузовская подготовительная сеть, а под производством — Октябрьская и другие железные дороги, транспортные и строительные организации. В последующем комплексное управление и планирование в области подготовки инженеров, научной работы и социальной сферы стало той теоретической базой, которая благоприятствовала как успехам коллектива, так и предотвращению принципиальных ошибок и просчетов.

Как же это все практически осуществлялось, с чем институт подошел к современному обновлению общественной жизни, каковы его первые шаги и просматриваемые горизонты, рубежи будущего? Желание осветить эти вопросы стало движущим мотивом написания соответствующих разделов книги.

Время и жизнь с годами, кажется, ускоряют свой бег. Близился мой возрастной рубеж. В декабре 1987 г. на заседании Коллегии МПС был рассмотрен и одобрен опыт перестройки учебно-воспитательной работы в ЛИИЖТе. Позднее перед Ученым советом института была высказана моя личная просьба об отставке с поста ректора института в связи с достижением 70-летнего возраста. Это, в свою очередь, побуждало скорее завершить книгу, отразить в ней достигнутые трудом коллектива успехи, а главное — осветить как и кем это делалось. Одновременно хотелось также акцентировать внимание на крупных заделах по развитию инсти-

¹ Ленин В. И. Полное собр. соч. Изд. 5-е. Т. 35. С. 168.

туда, получивших одобрение в соответствующих решениях МПС и постановлениях Ленгорисполкома.

Особенно важно было отметить инициаторов многих дельных начинаний, труд наших ветеранов, активистов и энтузиастов-ученых, сотрудников, студентов и рабочих, выразить им глубокую признательность и земной поклон.

В любом подобном повествовании прежде всего встает вопрос: что является или должно быть его стержнем, логически объединяющим настоящее с прошедшим и могущим быть критерием для прогнозирования будущего?

Наши гениальные предшественники Н. М. Карамзин, А. С. Пушкин, Л. Н. Толстой, А. М. Горький неоднократно подчеркивали, что историческое наследие, опыт и традиции составляют бесценный капитал общества. Это не только память о прошедших событиях и личностях. Вероятно, не случайно народная мудрость свидетельствует, что надежным пророком будущего является прошлое. Знания и уважительное отношение к истории возвеличивают труд человека, укрепляют веру и благородные мотивы жизни, прививают культуру и воспитывают нравственность.

Вот почему первый раздел книги посвящен роли вузов в жизни общества — как центров народного образования, а также истории одного из старейших в стране инженерных вузов. В последующих главах книги эти вопросы найдут дальнейшее освещение.

О социальной роли вузов в жизни общества

В послевоенные годы вузами страны (особенно теми, которые оказались в зоне военных действий) был накоплен ценный опыт работы по восстановлению собственных и отраслевых объектов, а также расширению подготовки кадров для народного хозяйства. Студенты-фронтовики в военных гимнастерках, лишенные многих элементарных удобств, упорно постигали вузовские науки, вели активную общественную работу, с неугасаемым энтузиазмом внедряли во все сферы жизни студенческое самоуправление. Их не надо было заставлять ходить на лекции и сдавать экзамены. К сожалению, с течением времени этот опыт в чем-то постепенно стал угасать или приобретать новые оттенки, далеко не всегда позитивные.

При этом характерной особенностью почти каждого вуза и отраслевых систем в целом было стремление к количественному, экстенсивному росту подготовки инженерных кадров, без учета возможных последствий. В то время о какой-либо экономической или философской концепциях, обосновывающих безудержный рост подготовки специалистов при скудных затратах государственных средств, даже не упоминалось. Например, в железнодорожной отрасли при явном избытке инженерных кадров стали возникать новые вузы в г. Куйбышеве, Иркутске. Бесспорно, что это

приводило к распылению материальных и денежных ресурсов и снижению качества подготовки специалистов. В те годы ЛИИЖТ отстаивал и проводил в жизнь свою альтернативную концепцию.

На апрельском (1985 г.) Пленуме ЦК КПСС впервые было сказано о назревавших кризисных явлениях в экономике и социальной сфере общества, включая народное образование. В решениях XXVII съезда, а также XIX Всесоюзной партийной конференции и последующих Пленумов ЦК КПСС была сформулирована принципиальная программа перестройки экономики и уклада всей общественной жизни. При этом особое значение придавалось повышению качества подготовки инженеров, их использованию в народном хозяйстве. Именно им надлежит стать подлинными генераторами идей научно-технического прогресса сейчас и в будущем.

Социальная роль вузов становится более понятной и значимой, если подчеркнуть диалектическую особенность развития общества. Суть ее состоит в том, что национальное богатство растет от поколения к поколению по объективным законам. Имеется в виду известный принцип: все остается людям. Что же касается знаний, культуры, воспитанности и нравственности, то они сами по себе или по наследству не передаются. Вступающее в жизнь поколение обязано выработать их в себе в процессе труда, бережно и разумно используя добытое предшественниками материальное и духовное наследие, оставляя накопленное потомкам. В этом надо видеть главную приоритетную обязанность системы народного образования вообще, а вузов в особенности.

В осуществлении поставленных задач по экономическому и социальному развитию народного хозяйства железнодорожному транспорту, как главной кровеносной артерии страны, отведена особая роль. Уже сейчас объем перевозок грузов превышает 4 млрд т в год, а отправление пассажиров — 4,5 млрд человек. В дальнейшем предстоит освоить определенный прирост грузовых и пассажирских перевозок. При этом главное — обеспечить своевременное и качественное удовлетворение реальных потребностей в перевозках народного хозяйства и населения. С этой целью правительством страны намечено проведение в период 1990—2000 гг. коренной модернизации основных средств железнодорожного транспорта. Предусматривается также создание высокоскоростной магистрали Ленинград—Центр—Юг¹. В подготовке и реализации этих программ жизнь выдвигает на передний край ученых и инженеров путей сообщения.

В каждом вузе и системе высшей школы в целом накоплены определенный опыт и прогрессивные традиции. Именно вузы подготовили значительное число талантливых специалистов, среди них выдающиеся ученые с мировым именем, обеспечившие известные успехи нашей Родины. В ходе происходящей перестройки

¹ Данильчик Л. Н., Хралов А. Я., Петров В. М. От Ленинграда до Москвы за 2,5 часа. Транспортное строительство. 1990. № 1. С. 9—11.

нельзя умалять психологическое значение добытого, как и не замечать серьезных недостатков и упущений.

В последнее время все более проявляются негативные, не свойственные ранее высшей школе, тенденции в подготовке, воспитании и использовании молодых специалистов. Это и нерадивое отношение значительной части студенчества к знаниям, недисциплинированность, пренебрежение нравственными и культурными ценностями, проявление иждивенчества. Успехи выпускников в вузе, например, диплом с отличием или диплом троечника, часто на производстве не принимаются во внимание. Все более ощущается дефицит инженеров с творческим огоньком, резерва руководящих кадров, особенно линейного звена. В то же время некоторые железные дороги, например, Белорусская, Прибалтийская и др., в новых экономических условиях хозрасчета стали отказываться от направляемых к ним выпускников или требуют только юношей. С этими вопросами надо было разобраться и находить решение.

О проблемах численности инженеров и качестве их подготовки

Правомерно ли говорить сейчас о проблеме численности инженеров? Анализ обобщенных данных насыщенности производства дипломированными инженерами на 10 тыс. населения и их подготовки в нашей стране и за рубежом (по опубликованным данным) свидетельствует о том, что в США и других странах Запада доля инженеров, работающих на производстве и обучающихся в вузах, заметно ниже, чем в СССР. Численность инженеров в системе МПС в настоящее время превышает 200 тыс. человек, а объем перевозок, приходящийся на одного инженера, снизился в сопоставлении с довоенным временем (1940 г.) почти на треть. Из этого следует, что в целом проблемы количества и необходимости форсированной подготовки инженеров сейчас практически нет. На первый план давно выдвинута жизнью проблема качества.

Каковы же, по нашему мнению, должны быть подходы для преодоления этих диалектических противоречивых тенденций, в чем можно видеть надежные критерии верности перестроечных процессов в вузе? Раздумья над этими вопросами привели к мысли о необходимости глубоко и самокритично проанализировать основную деятельность института, наиболее важные исторические вехи в жизни коллектива, накопленный опыт, особенно за последний период. В результате в институте возникла инициатива по разработке комплексной системы радикального повышения качества — профессионального и духовного — подготовки инженерных кадров, способных творчески работать в условиях нового хозяйственного механизма на железнодорожном транспорте. Особенностью этой системы является поворот к личности абитуриента, в последующем — студента, с его индивидуальными качествами. При этом учебно-воспитательный процесс должен опираться и строиться на основе научно-делового взаимодействия института с производством,

прежде всего с Октябрьской железной дорогой, школами и техникумами.

Комплексность системы заключается в соединении следующих главных составляющих процесса подготовки специалистов: создание материальных и психологических условий для творческой работы преподавателей и студентов, рост научной квалификации и педагогического мастерства профессорско-преподавательского состава, способного духовно заинтересовать студентов в учении, сочетая это с высокой требовательностью в отношении знаний, культуры, дисциплины, и, наконец, подлинное внимание к молодым специалистам на производстве, возрождение былой престижности профессии инженера.

Не претендуя на полноту ответа на вопрос об оценочных критериях перестройки, отметим, что марксистско-ленинское понимание роли исторического наследия, опыта и традиций в деле формирования профессионального и нравственного облика инженера имеет неоценимое и непреходящее значение. Подлинный патриотизм, порядочность личности преподавателя, студента, любого сотрудника, проявляемые ими в делах, мыслях, поступках, оцениваются по нравственным критериям коллектива и общества в целом. По ним и надо постоянно сверять свои шаги.

Главные направления проводимых в ЛИИЖТе экспериментов и преобразований освещаются в последующих разделах книги и отражены в иллюстрациях. В них читатель может найти логику размышлений и обоснований подходов к решению сложных проблем, оценить сделанные первые шаги и их результативность.

Однако, прежде всего, обратимся к историческому наследию института.

«Уважение к минувшему — вот черта, отличающая образованность от дикости».

А. С. Пушкин

2. КРАТКО ОБ ИСТОРИИ ИНСТИТУТА

На страницах данной книги невозможно широко осветить волнуемую историю старейшего в нашей стране транспортного института, научный, инженерный, воинский и гражданский подвиг поколений его ученых и питомцев. Читатель может восполнить это, прочитав популярные книги, например, «ЛИИЖТ на службе Родины»¹. Здесь же хотелось акцентировать внимание на становление духовного облика выпускников института — инженеров путей сообщения, их чести, нравственности и культуры. В наши дни это, наряду с профессионализмом, стало неотъемлемой потребностью человека, общества.

Учреждение института. Участие ученых и питомцев в строительстве и развитии железных дорог. Становление общественно-гуманистических традиций

Известные исторические перемены в народном просвещении связаны с именем Петра Первого. Однако в самом начале XIX века при императоре Павле I развитие просвещения приостановилось. В то время радетели образования отмечали «...Сколь счастливою почитать себя должна Россия потому, что ученость в ней благо-разумными ограничениями охраняется от всегубительной язвы лжеучения». Указом царя от 18 апреля 1800 г. повелевалось: «Так как через ввозимыя из-за границы разныя книги наносится разврат веры, гражданского закона и благонравия, то отныне повелеваем запретить впуск из-за границы всякого рода книг, на каком бы языке оныя ни были. . . , а равнозначно и музыку»².

Александр I под влиянием видных поборников просвещения М. М. Сперанского, Н. П. Румянцева и других деятелей отменил этот указ. Вскоре возникли новые университеты в Дерпте (ныне г. Тарту), Харькове и Казани.

В то трудное и тревожное время, когда назревали грозные события Отечественной войны с полчищами Наполеона, когда

¹ ЛИИЖТ на службе Родины. Транспорт. 1984. 238 с.

² Указ о запрещении ввоза книг. Полное собр. законов. Т. XXXVI. № 19387.

железных дорог еще не было и в помине, 20 ноября 1809 г. (по старому стилю) был издан царский Манифест об учреждении в Петербурге Института корпуса инженеров путей сообщения. Для его размещения за 350 тыс. руб. был приобретен дворец князя Юсупова с садом общей площадью 20 тыс. саженей, построенный по проекту знаменитого архитектора Д. Кваренги на берегу р. Фонтанки. Необходимость создания института была продиктована самой жизнью. Россия с ее пространственной необъятностью остро нуждалась в разветвленной сети сухопутных и водных путей сообщения. Идеи общенационального государственного и экономического единения народов пробивали себе дорогу с давних времен. Именно претворение этих идей в жизнь, патриотическое служение отечеству стали главной традицией и путеводной звездой института на всех этапах его истории.

Стараниями выдающихся ученых и питомцев института была создана и получила развитие система русского инженерно-строительного высшего образования, а также подготовки научно-педагогических кадров. В институте были заложены основы транспортной науки, получило дальнейшее развитие строительное искусство. Широко известны в нашей стране и за рубежом научные школы в области проектирования, строительства и эксплуатации железных дорог, подвижного состава и транспортных инженерных сооружений. Хорошая память о выдающихся ученых увековечена в установленных в 1979 и 1984 годах мемориальных досках на здании института и присвоении ряду аудиторий и лабораторий их имен. Например, основоположника транспортной науки и инженерного искусства, академика П. П. Мельникова; известного ученого-демократа, строителя мостов, действительного члена Академии художеств проф. А. А. Белелюбского; пионера воздухоплавания и космонавтики проф. Н. А. Рынина; создателя первого отечественного тепловоза с электрическим приводом (по заданию В. И. Ленина) проф. Я. М. Гаккеля и других ученых. Химический корпус, в лабораториях которого работал известный ученый Д. И. Менделеев, носит его имя.

В институте по решению Ученого совета создана фундаментальная галерея портретов ученых многих поколений, оставивших глубокий след в развитии образования, наук и отраслей путей сообщения. В ней выражена общественная признательность и уважение к их памяти. Начинается галерея в Актовом и Колонном залах и символично завершается в фундаментальной библиотеке и Центральном музее железнодорожного транспорта. Товарищ, остановись на мгновение! Ведь каждый ученый — это не только выдающаяся личность, учитель, но и человек своей эпохи с неповторимыми душевными чертами.

Непосредственным организатором и первым директором института был Августин Августинович Бетанкур¹. Он был приглашен

¹ Боголюбов А. Н. Августин Августинович Бетанкур. М.: Наука. 1969. 152 с.

М А Н И Ф Е С Т Ъ
ОБЪ УПРАВЛЕНІИ ВОДЯНЫМИ И СУХОПУТНЫМИ
СООБЩЕНІЯМИ РОССІЙСКОЙ ИМПЕРІИ
20 НОЯБРЯ 1809 г.

§ 1. Для лучшаго управленія внутренними Водяными и Сухопутными сообщеніями, они разделяются на 10 округовъ.

. . . .

§ 5. Учреждается Корпусъ Инженеровъ, коему быть на положеніи воинскомъ.

. . . .

§ 9. Для приуготовленія юношества и образованія Инженеровъ, учреждается особый Институтъ, в коемъ желающимъ посвятить себя сей важной части, открыты будутъ все источники наукъ, ей свойственныхъ.

§ 10. Институтъ сей будетъ состоять изъ 1 Директора, 2 Профессоровъ Чистой Математики, 2 Профессоровъ Прикладной и строительной Математики, 1 Профессора Гидрографии рекъ в Государстве, и Статистики, до сего относящейся, 1 Профессора рисовального искусства и Архитектуры, 1 Смотрителя за всеми мастерскими, Надзирателя за кабинетами машинъ и инструментовъ и за Библиотекою, 1 Эконома, и потребного количества служителей.

. . . .

Манифестъ Александра I об учрежденіи Института корпуса инженеровъ путей сообщения. Опубликовано в Полном собраніи законовъ Россійской имперіи. Т. XXX. 1809, с. 1305.

на русскую службу в 1808 г., будучи уже известным в Испании ученым и инженером в области механики и строительства. По мнению ряда историков, мысль о приглашении А. А. Бетанкура была высказана императору Александру I видным русским дипломатом И. М. Муравьевым-Апостолом, отцом первых выпускников института, впоследствии — декабристов. Именно в России раскрылись выдающиеся способности А. А. Бетанкура. Он выполнил крупные инженерные работы по водному пути для обеспечения жителей строящейся столицы продовольствием и материалами. Вместе с О. Монферраном строил Исаакиевский собор. Глубина инженерного таланта проявилась в проектировании и строительстве новой фабрики для изготовления государственных бумаг и печатания денежных знаков (ныне Гознак), шестипролетного арочного деревянного моста через М. Невку, Манежа в Москве с уникальным по величине пролета перекрытием (сейчас Главный выставочный зал), Гостиного двора нижегородской ярмарки и др.

Современники А. А. Бетанкура отмечали, что общение его с воспитанниками и преподавателями всегда отличалось справедливостью, вниманием и человеческой уважительностью. Вероятно, не случайно ежегодно в день основания института (3 декабря) у памятника на его могиле в некрополе Александро-Невской лавры всегда живые цветы.

Первоначально институт был открытым учебным заведением с четырехлетним сроком обучения. К вступительным экзаменам допускались дети дворян и военнослужащих в возрасте 15—22 лет, окончившие гимназии, юнкерские и другие школы. В 1823 г. институт был преобразован в закрытое учебное заведение военного типа и только в 1864 г. вновь стал гражданским с пятилетним сроком обучения.

Что определяло качественный уровень подготовки инженеров путей сообщения с первых дней деятельности института? Читатель должен обратить внимание на приведенные в книге иллюстрации, характеризующие работавших в институте первых преподавателей. Уже в манифесте об учреждении института было отмечено, по каким предметам их должности замещаются профессорами. В марте 1810 г. в институт был принят профессор чистой и прикладной математики академик В. И. Висковатов — крупный ученый по математическому анализу и вариационному исчислению. В 1813 г. в институт приглашен академик С. Е. Гурьев. Ему принадлежат разработка теории равновесия сводов, глубокие теоретические исследования деформаций упругих тел. Эти вопросы были включены им в читаемый студентам курс лекций. Примечательной чертой академика С. Е. Гурьева была забота о подготовке кадров русских ученых и распространении научных знаний на русском языке. В двадцатые годы и позднее в институте работали выдающиеся ученые, академики М. В. Остроградский, В. Я. Буняковский, Г. И. Гесс, а также известные французские инженеры Б. Клапейрон и Г. Ламе, которые были избраны членами-корреспондентами Петербургской Академии наук.

В 1811 г. профессором архитектуры и рисования был назначен крупный архитектор Ж. Тома де Томон, член Петербургской Академии художеств. Его творением является великолепный ансамбль петербургской Биржи и ряд других зданий. По его же проектным разработкам в 1823 г. инженер путей сообщения А. Д. Готман (в последующем — директор института) построил новое здание на Обуховском проспекте (ныне Московский пр., 9), в которое был переведен институт. На цоколе этого здания показан уровень воды во время наводнения в 1824 и 1924 гг.

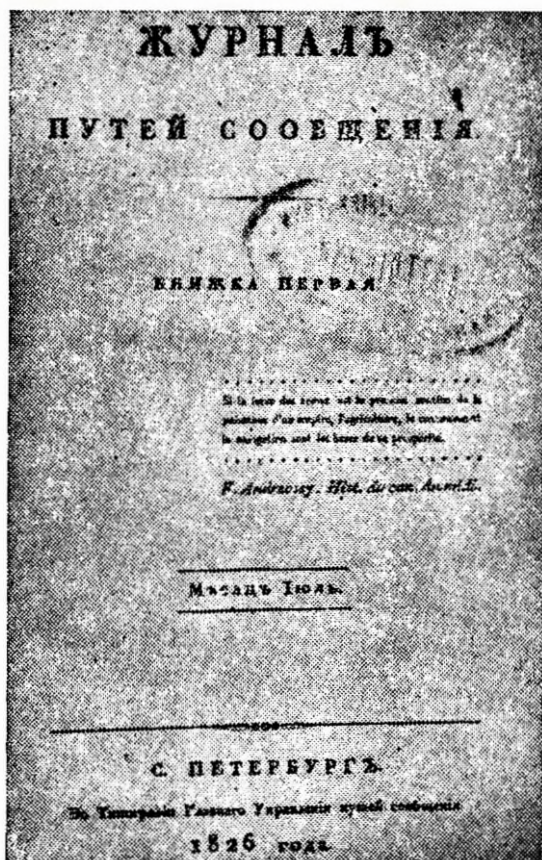
Особая заслуга в разработке и чтении студентам специальных предметов «Курса построенный», «Прикладной механики» и других принадлежит питомцам института, впоследствии крупнейшим ученым М. С. Волкову, П. П. Мельникову, С. В. Кербедзу, Н. И. Липину, Д. И. Журавскому и многим др.¹ Замечательные традиции фундаментального инженерного образования всегда определяли качество подготовки инженеров путей сообщения, их престиж. Именно эти традиции были главенствующими в деятельности коллектива института в рассматриваемый период 1970—1980 гг.

В 1820 г. при институте была учреждена Военно-строительная школа техников путей сообщения. Железнодорожники, особенно линейтовцы, знают и с большим уважением произносят имя Павла Петровича Мельникова, выдающегося ученого и строителя железных дорог. В 1822 г. он блестяще завершил обучение в этой строительной школе и был рекомендован в институт, который окончил первым по знаниям с занесением на Мраморную доску в конференц-зале. Хорошая дореволюционная традиция — подобным образом стимулировать студентов к творческому постижению знаний — была возрождена в ЛИИЖТе в 1970 г.

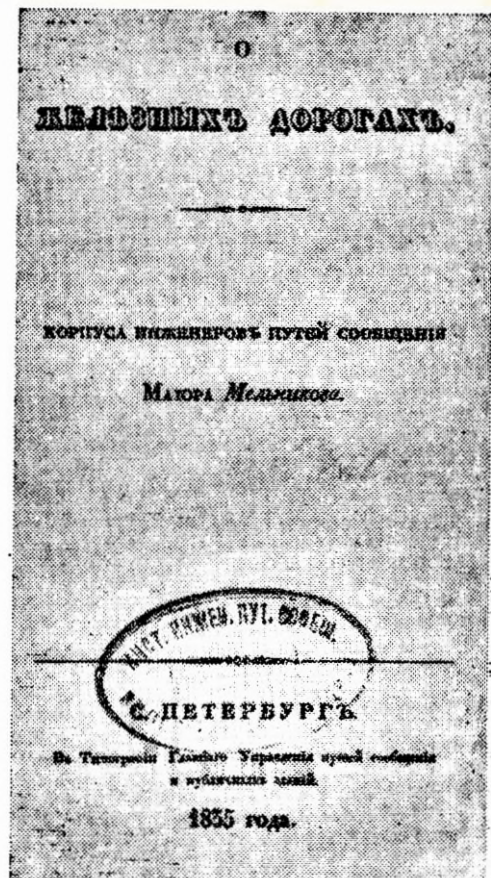
В последующем, став профессором института, П. П. Мельников побывал в США, Англии и других странах, глубоко изучил строительство и эксплуатацию первых железных дорог и уже в 1835 г. опубликовал книгу «О железных дорогах». В ней технически и экономически была обоснована возможность и необходимость строительства железных дорог в России. Позднее он смело и творчески возглавил изыскания, проектирование и строительство первой двухпутной магистрали Петербург—Москва. Благодаря П. П. Мельникову многие преподаватели и студенты получили широкую инженерную закалку на этой стройке. Думаю, что именно в то время сложилась характерная для инженерного образования традиция — соединение процесса теоретического обучения с профессиональной работой на производстве.

П. П. Мельников был первым Министром путей сообщения России (кстати, не будучи потомственным дворянином) и почетным членом Российской Академии наук. Однако мало известно

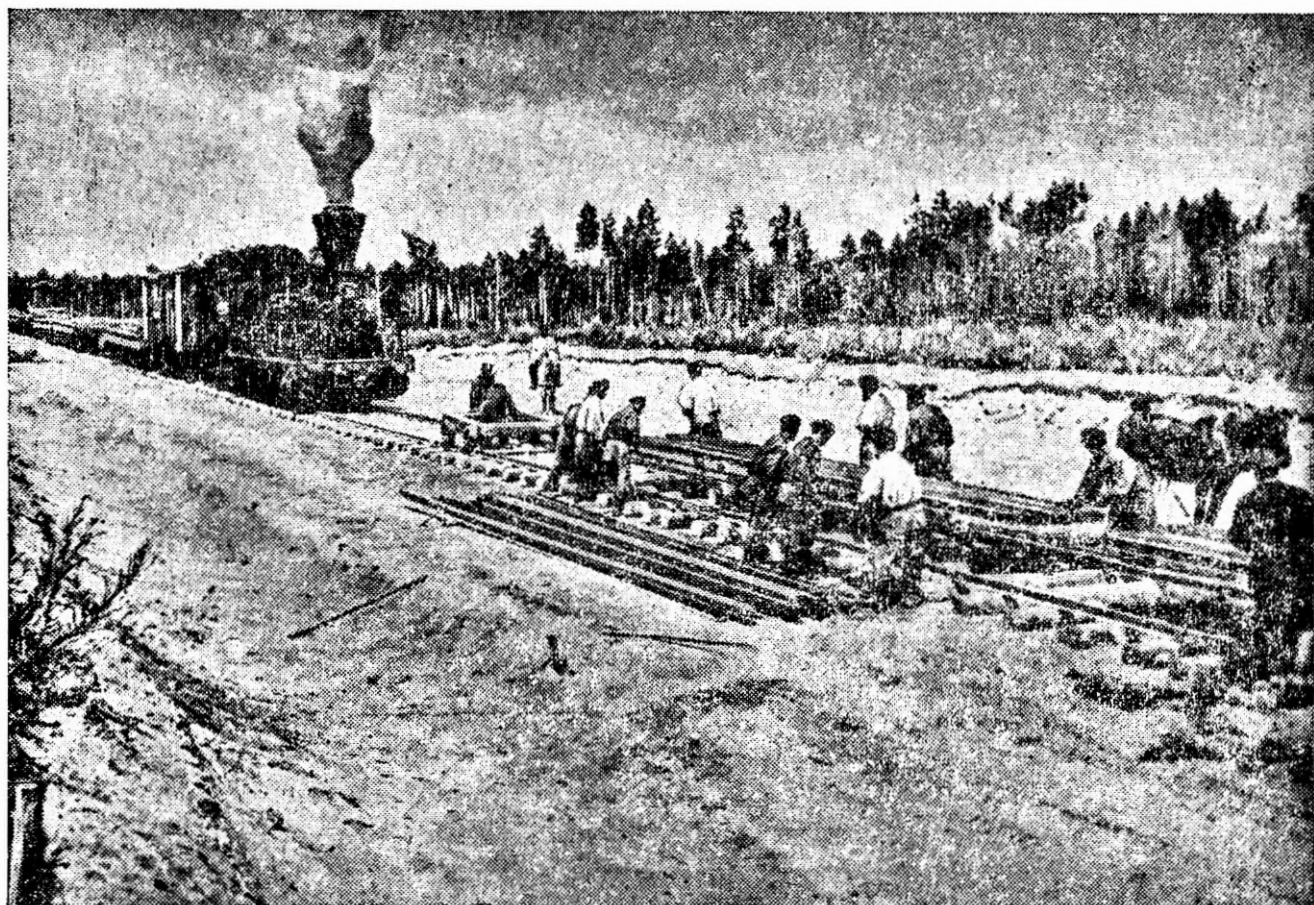
¹ Воронин М. И., Воронина М. М. Павел Петрович Мельников. Л.: Наука. 1977. 149 с. Рачеев Е. Н. Дмитрий Иванович Журавский. М.: Наука. 1984. 240 с. Воронин М. И., Воронина М. М. Станислав Валерианович Кербедз. Л.: Наука. 1982. 176 с.



Титульный лист первого номера Журнала путей сообщения



Первая книга о железных дорогах



Укладка рельсового пути

о его изумительных человеческих качествах. Личное трудолюбие и настойчивость в достижении поставленных целей, внимание и забота о коллегах, рабочих и студентах — были первостепенной и искренней потребностью. Он смело, вплоть до обращения в Сенат, защищал рабочих — строителей магистрали от произвола подрядчиков-мздоимцев. На станции Любань на его личные средства были построены школа-интернат для детей железнодорожников и дом-приют для престарелых. На содержание этих учреждений он заещал свое состояние. В основном на сбережения П. П. Мельникова и по его проектным наметкам была сооружена церковь — памятник строителям первой магистрали на этой станции. В годы Великой Отечественной войны церковь была разрушена. В настоящее время по инициативе министра Н. С. Конарева она восстанавливается местной общественностью и Октябрьской железной дорогой. Хочется верить, что и ЛИИЖТ в этом благородном деле примет участие.

До Октябрьской революции Ученый совет института назначал нуждающимся и достойным студентам стипендии имени П. П. Мельникова и других выдающихся ученых: Д. И. Журавского, С. В. Кербедза, М. Н. Герсеванова, Л. Ф. Николаи. Всего в институте было около пятидесяти таких именных стипендий¹. 3 декабря 1988 г. в день основания института Ученый совет эту традицию возродил,² и в нравственно-воспитательных целях надо ее не только не забывать, а всячески развивать.

Многие выпускники института отдавали Родине не только свой труд, талант, но и не щадили для ее блага своей жизни. Золотой страницей вошли в историю имена героев-декабристов Сергея и Матвея Муравьевых-Апостолов, Гавриила Батенькова, мужественного революционера-народовольца, изобретателя первого реактивного летательного аппарата Н. И. Кибальчича, писателя-демократа, выдающегося строителя крупных железнодорожных магистралей Н. Г. Гарина-Михайловского, студентов-большевиков С. Д. Маркова, в советское время — заместителя наркома путей сообщения, А. В. Эссена и др. В честь революционера М. А. Дахадаева (Махача) были назван город Махачкала, столица советского Дагестана. Портреты этих и других выдающихся питомцев-революционеров помещены в старинном Актовом зале института.

Особо хочется подчеркнуть величие духа и верность идеалам будущего братьев Муравьевых-Апостолов. Сохранилось их родовое поместье в селе Хомутец Полтавской области, где проходили тайные совещания Южного общества под руководством П. И. Пестеля. Усилиями местного техникума в одной из благоустроенных комнат старинного дома с любовью создан Музей декабристов. В нем представлены редкие документы и предметы сражения Черниговского полка под командованием С. И. Муравьева-Апостола с царскими войсками. В этом сражении он был

¹ Правила о выдаче премий и стипендий. СПб. 1900. 47 с.

² Газета «Наш путь». 1988 г. 30 декабря.

тяжело ранен. В прилегающем парке продолжают расти с одного корня три величественных дуба, посаженные почти двести лет тому назад в честь сыновей Сергея, Матвея и Ипполита. Глядя на них, невольно проникаешься думой: полный материальный достаток, высокое общественное положение и слава героев Бородина, сознание обреченности их революционного движения не помешали им быть верными идеалам свободы. Думаю, что в музее нашего института должны быть достойно отражены эти события, тем более, что в 1990 г. исполняется 165 лет со дня восстания на Сенатской площади Петербурга.

Среди потомков велик гражданский авторитет Н. Г. Гарина-Михайловского. Революцию 1905 г. он встретил с энтузиазмом. Находясь в Харбине в 1906 г., когда реакция уже перешла в наступление, он бесстрашно заявил: «Вся моя любовь и все мои симпатии принадлежат социал-демократическому учению»¹.

Институт на рубеже XX в.

В конце XIX в. развернулось уникальное строительство великого Транссибирского пути. Строители столкнулись с неизвестными доселе трудностями — укладка пути на участках вечной мерзлоты, сооружение тоннелей в скальных породах, преодоление огромных водных преград. Заметно повысилась потребность в кадрах инженеров путей сообщения высокого класса. В это же время началась пролетарский период русского освободительного движения, передовым отрядом которого были железнодорожники. Если в 1890 г. их насчитывалось 248 тыс., то за последующие пятнадцать лет число рабочих и служащих дорог превысило 750 тыс. человек².

Каковы же были в те годы уклад и условия жизни, процесс обучения в вузе, в чем выражались элементы демократизации как в преподавательской, так и студенческой среде? В институте не было факультетов и продолжалась подготовка инженеров широкого профиля (по сухопутным и водным путям сообщения).

Учебные занятия, как и прежде, вели видные ученые Петербурга и выпускники института И. В. Мушкетов, О. И. Сомов, Я. Н. Горденко, В. И. Курдюмов, Ф. Е. Максименко, В. Е. Тимонов и др. Однако уже заявляли о себе новые науки и виды транспорта. Читались курсы по автомобильному транспорту (проф. Г. Д. Дубелир), воздухоплаванию (проф. Н. А. Рынин), электрической передаче (проф. Г. К. Мерчинг). В учебных планах значительно возросло количество дисциплин, а расписание занятий включало 39 ч

¹ Гарин-Михайловский Н. Г. Собр. соч. Т. 5. М.: ГИХЛ. 1958. С. 676.

² Струмилин С. Г. Статистика и экономика. Т. I. М.: АН СССР. 1963. С. 413.

в неделю. Возросла и педагогическая нагрузка преподавателей (по современному нормативному исчислению на одного преподавателя приходилось 8 студентов). Оклад профессора составлял 250 руб. в месяц, библиотекаря 125 руб. Относительно высоким было пенсионное обеспечение преподавателей (150 руб.). Для сопоставления с современностью можно указать стоимость студенческого обеда из трех блюд — 25—30 коп.

Численность студентов 1900 г. составляла 885 человек. Обязательной являлась плата за обучение (100 руб.). Именно за неплату этой суммы был исключен из института Н. Е. Жуковский, ставший впоследствии выдающимся ученым. Казенные и именные стипендии по 30 руб. в месяц получало незначительное число студентов — до 10 %. Для выдачи ссуды нуждающимся существовала студенческая касса взаимопомощи, почетными членами которой были многие профессора, преподаватели и инженеры путей сообщения, поддерживавшие ее взносами и пожертвованиями.

Продолжительное время институт не имел студенческого общежития и столовой. На одном из товарищеских обедов инженеров путей сообщения по случаю дня основания института прозвучало предложение собрать по подписке пожертвования на постройку общежития и столовой. В короткое время от железных дорог и выпускников поступило 466 тыс. руб.¹ Безотлагательно был разработан проект и построено здание общежития на 50 комнат с замечательной столовой на 200 мест (на что потребовалось всего два года). Плата за комнату в общежитии составляла 8—15 руб. в месяц. Оставшиеся от строительства общежития и столовой более 200 тыс. руб. были обращены в капитал, на проценты от которого назначались стипендии нуждающимся студентам.

В начале XX в. Ученый совет тайным голосованием избрал директора института, инспектора (по современному проректора) и заведующего библиотекой. При этом оригинальным был порядок выдвижения кандидатов для тайного голосования (каждый член Совета мог быть назван на избираемый пост и по большинству голосов — избрание). Однако избранный директором института блестящий ученый и любимец студентов проф. Н. А. Белелюбский так и не был утвержден царем в этой должности из-за его симпатии к демократическому движению студентов.

Представляют интерес студенческие организации того времени: курсовые учебные комиссии во главе со старостами; упоминавшаяся касса взаимопомощи (своеобразный ссудный банк); студенческая библиотека, клуб и чайная при ней; студенческая столовая и бюро по устройству на работу; суд чести;

¹ Ларионов А. М. История института инженеров путей сообщения императора Александра I за первое столетие его существования. СПб. 1910. С. 236—237.

кружки — научно-литературный, философский, воздухоплавания, музыки, студенческий хор, симфонический оркестр, гимнастический, шахматный и др.

В своих воспоминаниях об увлечениях студентов инженер путей сообщения А. В. Дурново писал: «Между воспитанниками было много любителей оперы, балета и художественных выставок. Всякий свободный вечер, если только были деньги, посвящался названным предметам... Нельзя обойти и такого явления — на мой взгляд, во всех отношениях прекрасного — как увлечение музыкой. Студенческий симфонический оркестр и хор неоднократно давали превосходные платные концерты, сбор от которых передавался в пользу голодающих поволжских губерний. Впечатления были так непосредственны и сильны, а увлечения так искренни, что остались в памяти на всю жизнь... Воспитательное значение музыки было огромно, оно восполняло то, что не могли дать ни лекции, ни беседы, но что, однако, присуще человеку, его природе»¹.

За дореволюционные годы институт выпустил 6115 инженеров и около тысячи техников путей сообщения. Их усилиями построены десятки тысяч километров рельсовых путей, мостов и станций. Они пронесли по жизни любовь к труду, высокую порядочность, верность отечеству и завещали эти качества будущим поколениям студентов института.

Видный ученый проф. М. Н. Герсеванов в канун 100-летия института писал: «Имею честь занимать пост директора института и сейчас в качестве Почетного попечителя института, я считаю своей обязанностью обратить внимание на два факта:

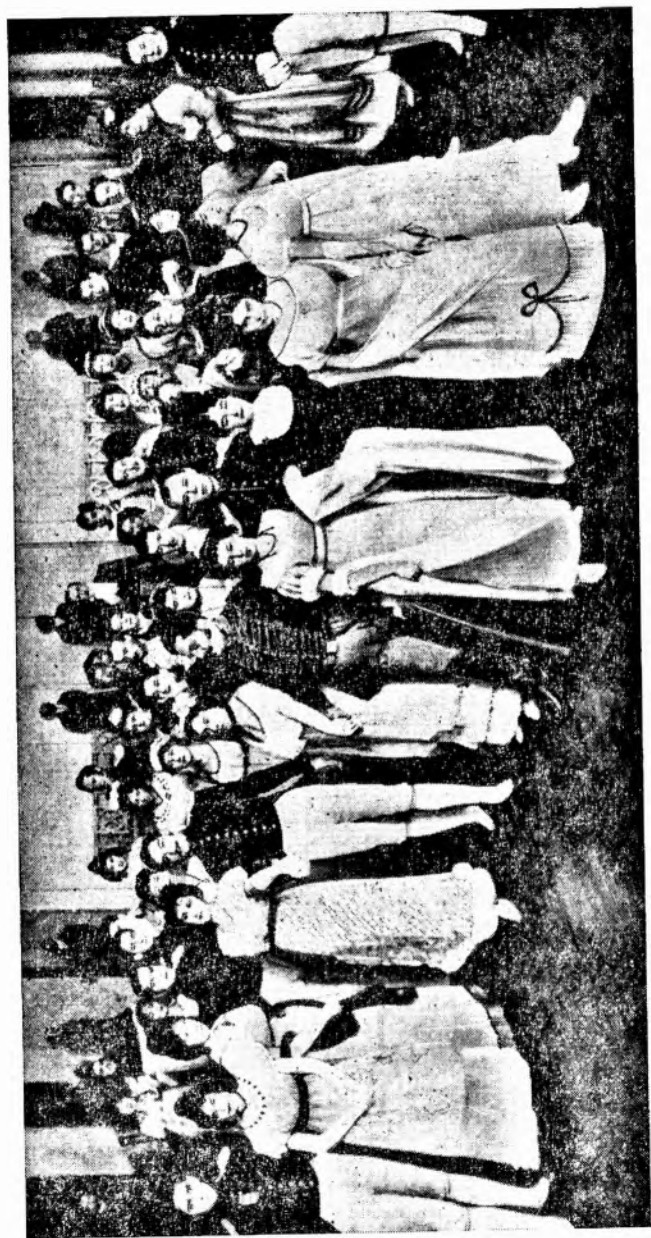
первый — вся сеть существующих железных дорог и большинство главных портов России — созданы трудами выпускников института;

второй — в последние годы, вследствие возросших приемов на первый курс и недостаточности преподавателей, уровень подготовки и познаний выпускаемых инженеров понизился. С таким положением дела любящие институт не могут помириться. Заботясь о сохранении знамени своей *Alma mater*, для поднятия учебного и научного уровня института, необходимо во что бы то ни стало ограничить число принимаемых в институт. Этого можно достигнуть единственно значительным повышением требований как при приеме, так и в процессе обучения. Молодые люди должны учиться не только для получения диплома и хорошего места, а по любви к науке»².

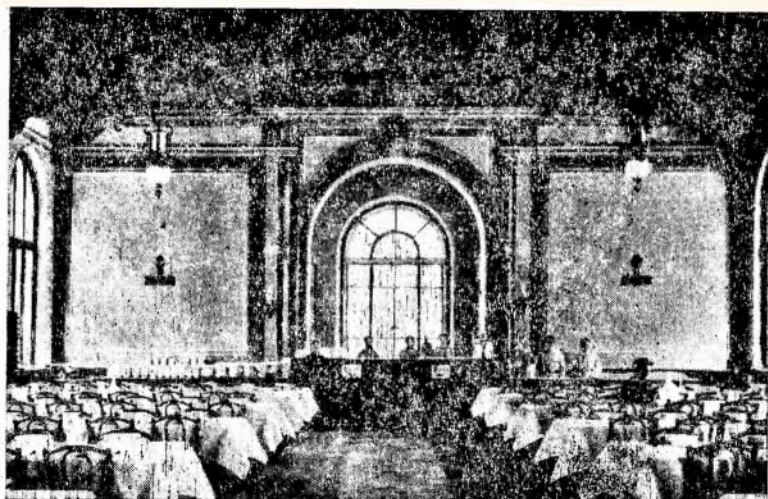
Убежден, что этот вывод имеет глубокий смысл и для современного периода развития системы высшего образования. Что касается хозрасчета, то в учреждениях образования и культуры он никогда не применялся.

¹ Дурново А. В. Воспоминания о 50-летнем юбилее института инженеров путей сообщения императора Александра I. СПб. 1899. С. 46—47.

² О желательных изменениях в Положении об Институте Инженеров Путей Сообщения императора Александра I. СПб. 1906.



На балу в Институте путей сообщения
(Мензуг в костюмах эпохи Александра I)



Студенческая столовая, построенная вместе с общежитием в 1895 г. на пожертвования инженеров путей сообщения и управлений железных дорог

**Прейскурант распорядительного ужина на балу в институте
23 января 1914 г.**

	Цена			Цена	
	р.	к.		р.	к.
<i>Шампанское</i>	за бут.		Семга	50	
Экстра Дрей	6	—	Икра свежая	50	
Америкенъ	6	—	Икра паюсная	1	50
Кристалъ	6	50	Ростбефъ	1	50
<i>Ликеры</i>	за 1/2 бут.		Ветчина	1	—
Бенедиктинъ	3	—	Телятина	1	—
Абрикотинъ	3	—	Осетрина с хреном	1	25
Кремъ де ваниль	3	—	Лососина	1	25
<i>Вина</i>			Итальянъ	1	—
Медок	1	—	Поросенок	1	—
Шато Икемъ	1	10	Цыпленок	1	50
Портвейн	1	—	<i>Бутерброды</i>	—	10
Херес	1	10	Мясные	—	20
<i>Воды</i>			С рыбой	2	50
Сельтерская содовая	—	20	С икрой паюсной		
Пиво	—	20	Ужин из 3 блюд		

ОБЪЯВЛЕНІЯ

1-го ноября 1910 года исполнится 100 летъ существованія Института Инженеровъ Путей Сообщенія Императора Александра I.

Советъ Института проситъ бывшихъ его питомцевъ почтить празднованіе юбилея своимъ присутвіемъ.

ПРОГРАММА ПРАЗДНОВАНІЯ:

31 октября, въ 10 ч. у. Заупокойная литургія въ церкви Института.

Форма одежды — сюртукъ при орденахъ.

Въ 3 ч. д. Панихида у гробницы Основателя Института Императора Александра I въ Петропавловскомъ соборе.

Форма одежды — сюртукъ при орденахъ.

1 ноября въ 9 ч. у. Литургія и молебствіе въ церкви Института.

Форма одежды — парадная или фракъ.

Въ 1½ ч. д. Торжественный актъ и приемъ депутацій въ зале Дворянского Собранія.

Форма одежды — парадная или фракъ.

Въ 10 ч. в. Раутъ въ зданіи Института.

Форма одежды — фракъ или форменный сюртукъ.

2 ноября, днемъ. Осмотръ помещеній Института и Юбилейной выставки.

Вечеромъ. Баль в Дворянскомъ Собраніи, устраиваемый Обществомъ вспомошествованія студентамъ Института.

СОБРАНІЕ ИНЖЕНЕРОВЪ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

доводит до сведенія г.г. Инженеровъ, что ежегодный

ТОВАРИЩЕСКІЙ ОБЕДЪ

состоится въ дни
чествованія столетняго
юбилея

Института Инженеровъ
Путей Сообщенія
Императора Александра I

3 Ноября въ 6½ час. вечера

Въ студенческой столовой Института, Забалканскій, 9.

Подписка на обедъ по 10 руб. съ персоны принимается ежедневно, до 12 час. дня 2-го Ноября, въ помещеніи Собранія — Ивановская ул., д. № 14.

Начало советского периода истории института

Поворотным событием в жизни института после Великого Октября явилось выступление в нем вождя революции В. И. Ленина. Началась перестройка высшей технической школы. В 1919 г. открылись курсы по подготовке в институт, а в 1921 г. образован рабочий факультет, студентами которого стали рабочие и крестьяне.

Империалистическая и гражданская войны, иностранная интервенция нанесли железнодорожному транспорту громадный ущерб. Было разрушено 74600 км рельсовых линий, сожжено и взорвано 3672 моста. Многие ученые и выпускники института, в их числе профессора Н. А. Белелюбский, Н. М. Беляев, С. Д. Карейша, Е. В. Михальцев, В. Н. Образцов, Е. О. Патон включились в энергичную работу по быстрейшему восстановлению и развитию транспорта. Профессора Г. О. Графтио и Г. Д. Дубелир участвовали в комиссии по разработке и осуществлению плана ГОЭЛРО.

В дальнейшем крупные гидростанции страны: Волховскую, Днепровскую, Волжскую и другие строили выдающиеся инженеры Г. О. Графтио, Б. Е. Веденеев, Н. Н. Павловский, С. Я. Жук. Они были избраны в Академию наук СССР.

По поручению В. И. Ленина выпускник института А. В. Будасси возглавил строительство новой линии Красный Кут — Александров Гай — Эмба, необходимой для перевозки нефти. В короткий срок под руководством А. Ф. Эндиманова, окончившего институт в 1898 г., был восстановлен Сызранский мост через Волгу, взорванный белогвардейцами.

Вызывает восхищение и сейчас научный подвиг проф. Я. М. Гаккеля, который по заданию В. И. Ленина¹ в течение двух лет спроектировал и на Балтийском судостроительном заводе построил первый в стране тепловоз с электрической передачей. Электродвигатели тепловоза были спроектированы и построены с участием А. Е. Алексева, впоследствии профессора института, члена-корреспондента АН СССР. 7 октября 1924 г. тепловоз совершил первую поездку по участку Ленинград—Обухово.

В этот же период инженер путей сообщения, видный ученый Ю. В. Ломоносов выполнял поручение Советского правительства по закупке за рубежом подвижного состава железных дорог и размещению заказа на изготовление тепловоза разработанной им конструкции. Тепловозы Я. М. Гаккеля и Ю. В. Ломоносова (построенные на заводах Германии) одновременно и успешно прошли эксплуатационные испытания и использовались в поездной работе. Впоследствии после кончины В. И. Ленина проф. Ю. В. Ломоносов в СССР не вернулся.

В 1918 г. при институте была открыта Школа техников путей сообщения по строительству и эксплуатации железных дорог. Базой для школы служили кафедры и лаборатории института, а за-

¹ Ленин В. И. Полн. собр. соч. Изд. 5-е. Т. 54. С. 98.

пятия в ней вели профессора В. Е. Тимонов, Г. Д. Дубелир, О. В. Вяземский и др. Наряду с общими и техническими курсами воспитанникам школы читались лекции по истории путей сообщения. В последующем, в связи с возросшим приемом, школа была преобразована в Ленинградский техникум железнодорожного транспорта им. Ф. Э. Дзержинского.

В 1920 г. в институте была проведена реформа всей системы обучения. Впервые в истории института учреждены четыре факультета: сухопутных, водных, воздушных сообщений, инженерных сооружений. Тогда же были избраны первые деканы — профессора С. Д. Карейша, Н. П. Пузыревский, Н. А. Рынин, Г. П. Пердери.

Декан факультета воздушных сообщений проф. Н. А. Рынин известен как выдающийся ученый в области космонавтики. В 1928—1932 гг. вышло в свет девять выпусков его оригинальных трудов под общим названием «Межпланетные сообщения». К. Э. Циолковский высоко отмечал вклад Н. А. Рынина: «Ваше великое сердце будет оценено потомством... Ваши прекрасные труды и благородство... создадут Вам бессмертное имя»¹. В наши дни именем проф. Н. А. Рынина назван кратер на обратной стороне Луны.

Славную страницу в истории освоения стратосферы вписал своим бессмертным подвигом выпускник института А. В. Васенко. В 1934 г. на стратостате «Осоавиахим-1» он вместе с товарищами по экипажу П. Ф. Федоренко и И. Д. Усыкиным достиг высоты 22 тыс. м, установив мировой рекорд. При спуске стратостата отважные исследователи погибли. Урны с их прахом замурованы в Кремлевской стене.

В 1922 г. в соответствии с новым Положением о вузах был демократически избран Совет, ставший во главе института, и его исполнительный орган — Правление института. Общая численность студентов в 1923 г. составляла 2464 чел., члены РКП(б) — 165². В 1924—1926 гг. образованы кафедры: Общественные науки, Проектирование железных дорог, Эксплуатация железных дорог и др., а также организовано Отделение военных сообщений. В последующем оно стало одним из базовых звеньев Военно-транспортной академии. В 1928 г. создано автодорожное отделение, которое в следующем году получило статус факультета. Сухопутный факультет преобразован в эксплуатационный и тяговый факультеты. К этому же времени относится организация факультета сигнализации и связи.

Восстановление и техническое перевооружение железнодорожного транспорта неразрывно связано с деятельностью института и его питомцев. На строительстве Турксиба с большим творческим энтузиазмом работали опытные инженеры путей сообщения

¹ Циолковский К. Э. Реактивные летательные аппараты. М.: Наука. 1964.

² ЛПА. Ф. 7. Оп. 1. Ед. хр. 57.

Д. Д. Бизюкин, Я. М. Баскин, Ю. А. Лиманов — в последующем видные ученые и руководители кафедр института. Студенческие бригады выезжали на трудные участки железных дорог Урала, Сибири, Мурманскую магистраль, оказывая действенную помощь транспорту. В этом просматриваются истоки современных трудовых студенческих отрядов, особенно профильных и круглогодичных, а также реального дипломного проектирования.

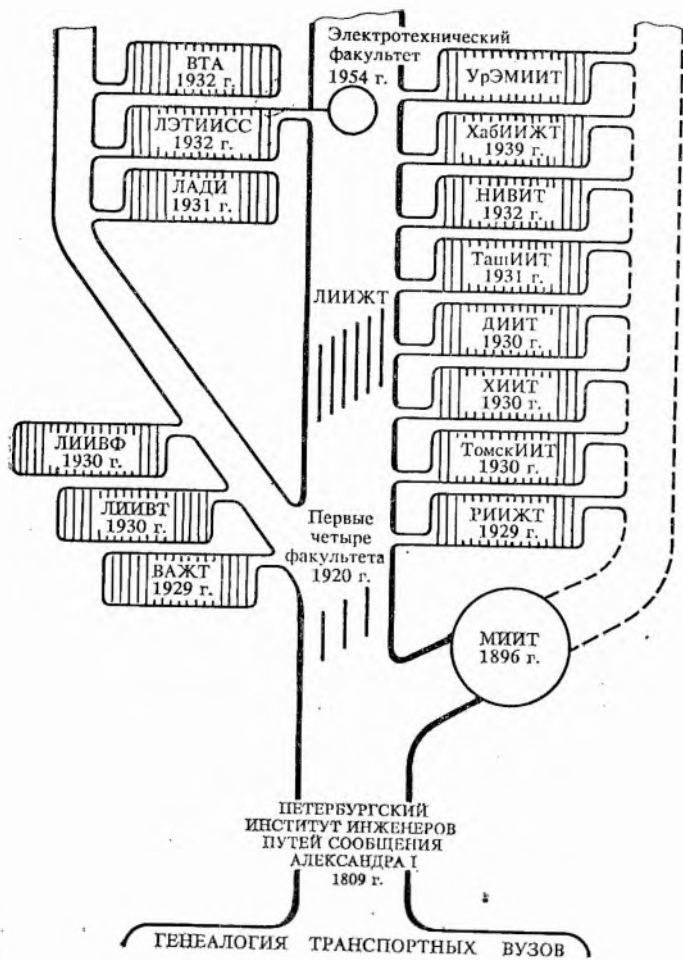
Преобразования в годы первых пятилеток

В связи с индустриализацией народного хозяйства страны значительно возросла потребность в инженерных кадрах. В 1929 г. численность инженеров, работавших на железных дорогах, составляла всего 4600 чел.

Одновременно с увеличением приема на I курс по решению правительства стали создаваться новые вузы. Для института наступила историческая пора оказания помощи в становлении новых транспортных вузов. На основе факультетов водных, воздушных и автодорожных путей сообщения были организованы ЛИИВТ, ЛИИВФ (1930 г.) и ЛАДИ (1931 г.). С этого времени институт получил название Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ). В 1932 г. на базе факультета сигнализации и связи ЛИИЖТа образовался Ленинградский электротехнический институт (ЛЭТИИС), который в 1954 г. был объединен с ЛИИЖТом, став электротехническим факультетом. Его ученые профессора В. И. Коваленков, А. С. Пашенцев, В. Н. Листов, Д. И. Каргин, П. Н. Рамлау и др. внесли неоценимый вклад в становление и развитие устройств автоматики, электро- и радиосвязи на железнодорожном транспорте.

В рассматриваемый период особенно активизировались усилия института в новом направлении развития железных дорог — их электрификации. На созданном электромеханическом факультете развернулась подготовка инженерных кадров по электротяге и электроснабжению. Разработку крупных проблем электрификации транспорта осуществляли выдающиеся профессора А. Б. Лебедев, В. А. Шевалин, Н. Н. Костромитин, А. Е. Алексеев и др.

Из года в год продолжал возрастать прием студентов. Значительную роль в подготовке рабоче-крестьянской молодежи к обучению в институте продолжал играть рабфак. Его отделения работали на железнодорожных узлах в Бологое, Пскове, Мурманске, Витебске и др. К концу 1933 г. численность учащихся рабфака достигла 3465 чел. К этому же времени относится прием в институт командированных с производства парт- и профтысячников. Они внесли в институт дух высокой активности и дисциплины, стремление к знаниям и освоению достижений культуры. В дальнейшем выпускники этого института Б. П. Бещев, М. А. Осинцев, К. С. Симонов, В. В. Чубаров, И. А. Иванов и др. стали видными руководителями железнодорожной отрасли.



В те годы не существовало проблемы свободного посещения занятий. Студенты овладевали знаниями с энтузиазмом. Лекции, курсовое и дипломное проектирование вели профессора и преподаватели, обладавшие высокой научной эрудицией, профессиональным опытом, педагогическим талантом и культурой. В наши дни с любовью и уважением произносятся имена таких ученых, как А. В. Ливеровский, А. М. Годыцкий-Цвирко, И. И. Васильев, В. Н. Евреинов, А. А. Сурин, Н. И. Хомутильников, А. М. Фролов и др. В течение длительного времени кафедрой «Мосты» заведовал академик Г. П. Передерий. Он являлся признанным руководителем научной школы мостовиков страны и вошел в историю транспортной науки и высшего образования как новатор, настойчиво добивавшийся претворения в жизнь гармоничного сочетания теории с практикой. Ему принадлежат идеи использования при строительстве мостов сборного железобетона, сварных металлоконструкций, монтажа больших блоков мостов на плаву и т. д.

Велик вклад в науку и практику создания инженерных сооружений питомца института академика АН УССР Е. О. Патона. По его проектам построены многие мосты, в том числе через Днепр, Сож и другие реки. В 1934 г. по инициативе Е. О. Патона создан первый в мире Научно-исследовательский институт электросварки АН УССР (г. Киев), который сейчас носит его имя.

Известно, что тридцатые годы были трудными для студенчества. Многие испытывали необеспеченность в общежитии, питании, одежде. Эти и другие проблемы обострялись по мере роста студенческого контингента, что вело к нехватке учебных помещений, лабораторий, объектов культуры и спорта. В сложных условиях, но с высоким накалом и целеустремленностью работали комсомольская и профсоюзная организации. В годы первой пятилетки с участием студенческих бригад было построено крупное общежитие № 1 (на 7-й Красноармейской ул.) со столовой, спортивным залом и студенческим клубом «Ударник». Руководителем этого клуба был студент В. Е. Мозговой, впоследствии после окончания института работавший генеральным директором объединения «Пролетарский завод». Часто гостями студентов бывали творческие коллективы театров Ленинграда и других городов.

В институте сформировался Университет культуры, слушателями которого стали студенты, сотрудники и производственники. Хорошей репутацией пользовались студенческий хор, духовой оркестр, оркестр народных инструментов под руководством студента А. А. Маркина (недавно этот коллектив со своим бессменным руководителем отметил пятидесятилетие). Следует подчеркнуть, что в студенческих научных, литературных и художественных кружках принимали активное участие преподаватели и сотрудники. Именно в эти годы раскрылся музыкальный талант и редкие организаторские способности заведующего кафедрой геодезии проф. Н. В. Федорова — руководителя студенческого хора.

Представляют интерес некоторые сведения по организации учебного процесса. В 1937 г. насчитывалось 3430 студентов, из них

20 % — женщины. Норматив для расчета штата составлял восемь студентов на одного преподавателя. Посещение учебных занятий являлось обязательным, прогулы не превышали 1 %. На производственную практику (после IV курса) отводилось четыре месяца, а на дипломное проектирование — 20 недель. Проверка грамотности студентов II—V курсов показала, что из 2810 человек, написавших контрольные работы, 1251 получили неудовлетворительные оценки. Экзаменаторы отмечали, что культура речи многих студентов находится на низком уровне, языковое оформление мыслей, особенно письменное, страдает самыми элементарными ошибками. В связи с этим в течение семестра проводились специальные занятия по русскому языку с написанием итоговой контрольной работы. Этот опыт не должен предаваться забвению. Например, при поступлении в институт абитуриенты всегда сдавали конкурсный экзамен по русскому языку (сочинение или изложение). И вдруг Госкомобр СССР разрешил этот конкурсный экзамен заменить на обычный зачет-незачет! Недальновидные руководители не преминули воспользоваться этим, чтобы не отпугнуть абитуриентов. Однако как же быть с грамотностью, культурой, уважением к родному языку. Отложить на будущее?

С целью стимулирования культурного роста студентов, использования богатых культурных возможностей Ленинграда в институте выделялся специальный фонд для приобретения театральных билетов. Например, в 1935 г. он составил 20 тыс. руб., а в 1939 г. — уже 60. Видимо, тут есть над чем серьезно подумать.

Институт в годы Великой Отечественной войны

В первые дни вероломного нападения фашистской Германии на нашу Родину в институте шли весенняя экзаменационная сессия и защита дипломных проектов. Утром 23 июня 1941 г. состоялся митинг коллектива, и сразу же начался перевод института на военные рельсы. Боевым штабом вуза стал партийный комитет. Уже 24 июня в Октябрьский РК ВКП(б) поступило 307 заявлений лийжтовцев о вступлении добровольцами в ряды Красной Армии¹.

В июле 1941 г. под Ленинградом были сформированы партизанские отряды, первый из них возглавил студент пятого курса института заместитель секретаря комитета ВЛКСМ Ф. А. Касьянов. Студенты-партизаны бесстрашно вступили в бой с фашистами. Первая рота народного ополчения Октябрьского района состояла целиком из лийжтовцев, среди них 70 коммунистов. Командовал ротой аспирант И. В. Вевировский. Эта рота, как и другие ополченцы-лийжтовцы, бесстрашно вела смертельные бои с фашистами на Невском пятачке. В Ленинградской области и на территории Карельской АССР действовали партизанские отряды под командованием преподавателей Н. И. Афанасьева² и В. Н. Малова.

¹ ЛИИЖТ на службе Родины. Л.: Транспорт. 1984. С. 130.

² Афанасьев Н. И. Фронт без тыла. Лениздат. 1983. 299 с.

В 1989 г. вышла из печати Летопись ратных подвигов лияжтовцев, в которой читатель найдет волнующие строки, написанные сотрудниками института — участниками сражений Великой Отечественной войны: А. Н. Выборным, В. С. Даниловым, Ю. П. Ивановым, В. И. Кузьминым, М. С. Подбелло, С. Ф. Порхаевым, А. И. Приходько, Н. А. Рязанцевым, М. М. Уздиным и др.¹ Инициативной студенческой группе поиска факультета управления процессами перевозок удалось найти близких родственников Андрея Столярова — секретаря комсомольской организации института, павшего смертью храбрых в боях с фашистами. Ежегодно учащиеся средней школы, которую он окончил, приезжают на каникулы в Ленинград, знакомятся с институтом, где учился их бесстрашный земляк. Многие из них поступают в ЛИИЖТ.

В начале июля 1941 г. на подступах к Ленинграду развернулось строительство оборонительных рубежей. Ежедневно на эти работы выходило более тысячи лияжтовцев, постоянно находившихся в зоне действия вражеской авиации и артиллерии, под угрозой нападения авиадесантников. Ученые института выполняли задания штаба фронта, а в учебно-производственных мастерских выполнялись оборонные заказы. В суровые дни первой блокадной осени и зимы институт не прекращал свою деятельность как учебное заведение. 7 января 1942 г. на заседании Ученого совета состоялась защита докторской диссертации К. Г. Протасова, в последующем видного ученого, ректора института.

В феврале 1942 г. по решению правительства институт в составе 570 человек был эвакуирован по «Дороге жизни» в Новосибирск. Не все смогли доехать до нового места назначения, в пути умерло 20 человек. В Новосибирске сотрудников и студентов направили работать на различные железнодорожные предприятия и в местный железнодорожный институт. В это же время ЛЭТИИС был эвакуирован в г. Алма-Ату.

После эвакуации ЛИИЖТа в блокадном Ленинграде остался небольшой коллектив преподавателей и сотрудников вуза во главе с начальником института А. Ф. Сухопольским. Они проявили исключительную стойкость и самоотверженность в борьбе за сохранение института и оказании помощи фронту. Осенью 1943 г. институт возобновил в Ленинграде учебные занятия на первом курсе.

15 марта 1942 г. Государственный Комитет Обороны принял решение о переводе ЛИИЖТа из Новосибирска в Москву и организации его работы на базе МИИТа. В течение всего лета лияжтовцы прибывали в столицу и включались в работу по подготовке к зиме и началу учебных занятий. Никогда не потускнеет в их благородной памяти дружеская помощь руководства, сотрудников и студентов МИИТа своим коллегам из Ленинграда.

Весной 1944 г. в результате побед советских войск была снята блокада Ленинграда, и коллектив ЛИИЖТа стал готовиться

¹ Летопись ратных подвигов лияжтовцев в годы Великой Отечественной войны. ЛИИЖТ. 1989. 301 с.



Дворец князя Юсупова на набережной р. Фонтанки, в котором размещался институт с 1809 по 1822 гг.



Институт инженеров путей сообщения в 1823 г. (с акварели К. Бегрова)



А. А. Бетанкур (1758—1824 гг.), организатор и первый директор института



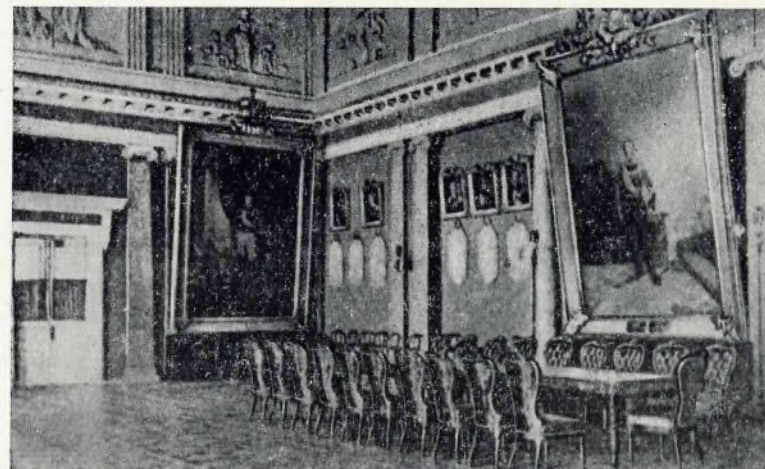
Академик В. Я. Буняковский (1804—1889)



Академик М. В. Остроградский (1801—1862)



Студенческая библиотека



Конференц-зал института



Академик П. П. Мельников
(1804—1880 гг.)



Д. И. Журавский (1821—1891 гг.)



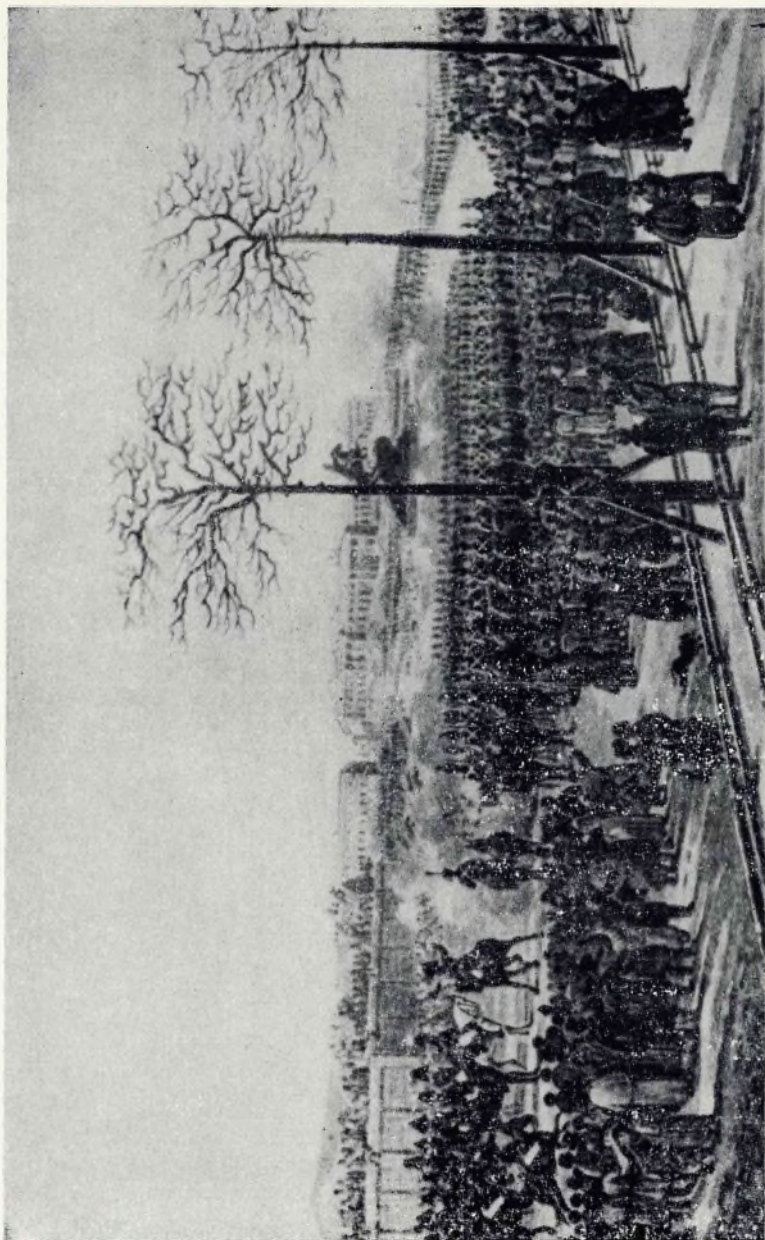
Академик С. В. Кербедз
(1810—1899 гг.)



Д. И. Менделеев (1834—1907 гг.)



Открытие первого постоянного моста через р. Неву (ныне мост Лейтенанта Шмидта) 21 ноября 1850 г.,
построенного по проекту проф. С. В. Кербедза



Восстание на Сенатской площади 14 декабря 1825 г.



С. И. Муравьев-Апостол
(1796—1826 гг.)



Н. И. Кибальчич (1853—1881 гг.)



Н. Г. Гарин-Михайловский
(1852—1906 гг.)



С. Д. Марков (1880—1922 гг.)



Механическая лаборатория института (первая в стране)



Студенты в традиционной путевой форме



М. Н. Герсванов (1830—1907 гг.)



Н. А. Белелюбский
(1845—1922 гг.)



Профессора и преподаватели института.
На заднем плане видны Мраморные доски с именами выпускников



Выступление В. И. Ленина в институте на Чрезвычайном съезде железнодорожных рабочих и мастеровых в 1918 г. (с картины художника Левитина)



Академик Г. О. Графтио
(1869—1949 гг.)



Академик Е. О. Патон
(1870—1953 гг.)



Рабфаковцы (с акварели студента В. К. Горшкова)



Я. М. Гаккель (1875—1945 гг.)



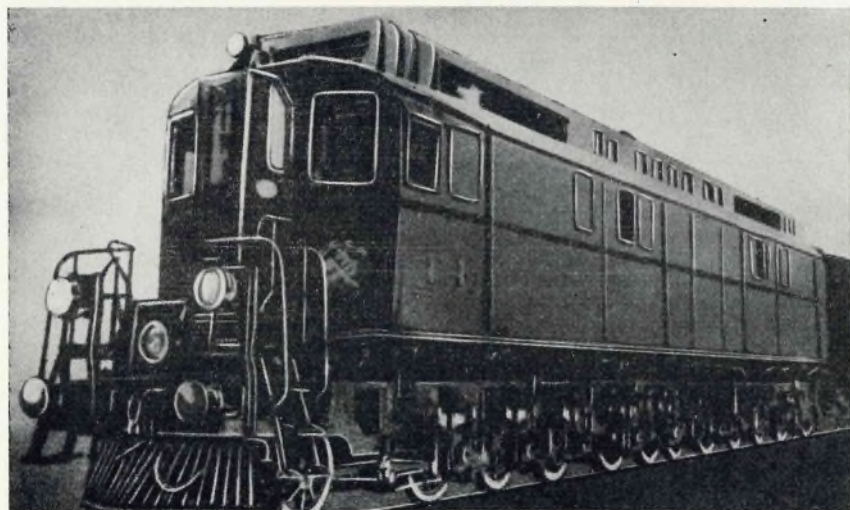
Н. А. Рынин (1872—1942 гг.)



Академик Г. П. Передерий
(1871—1953 гг.)



Член-корр. АН СССР Н. М. Беляев
(1890—1944 гг.)



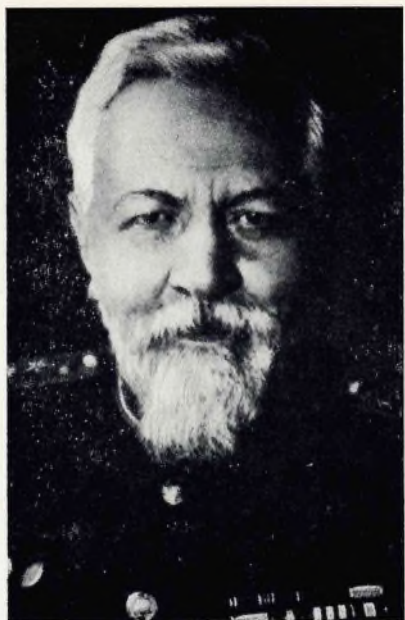
Тепловоз конструкции Гаккеля, построенный в Ленинграде в 1924 г.



А. В. Ливеровский
(1867—1951 гг.)



Ю. В. Ломоносов
(1876—1952 гг.)



Академик В. Н. Образцов
(1874—1949 гг.)



Д. Д. Бизюкин (1885—1954 гг.)



Строительство Турксиба — одного из многих объектов творческого труда выпускников института



Студенты-комсомольцы, ушедшие добровольцами на фронт и погибшие в боях за Родину:

Слева направо: А. Столяров, А. Фальков, В. Гусев, В. Никитин



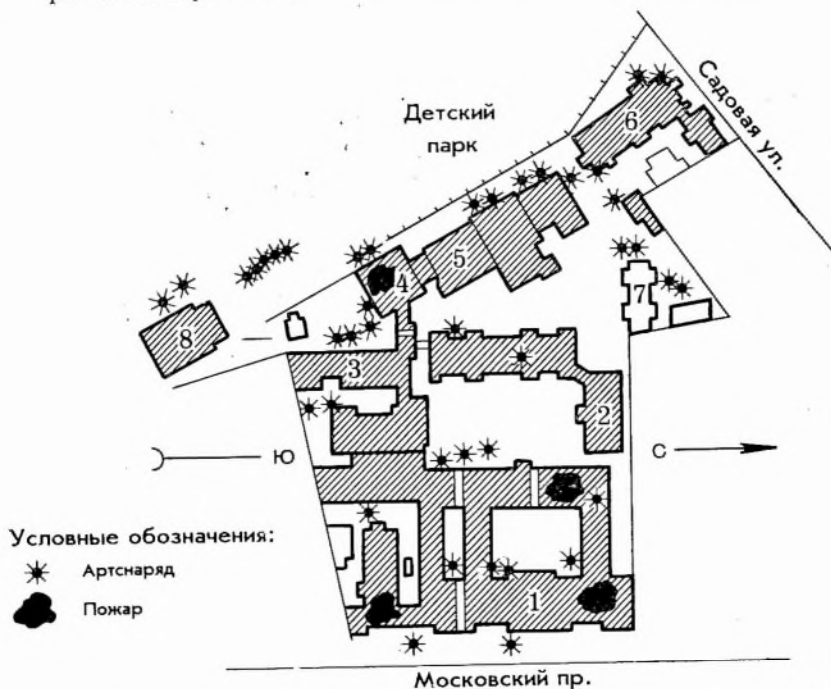
Переправа на Невский пятачок



В. И. Эккель (1905—1941 гг.), заместитель начальника учебной части. Пал смертью храбрых в сентябре 1941 г.



Н. И. Афанасьев (1907—1981 гг.), командир партизанского отряда, действовавшего в Ленинградской области



к возвращению в родной город. 30 сентября этого же года в исторической Ленинской аудитории состоялось торжественное открытие учебных занятий, к которым приступили 1698 студентов и 229 преподавателей.

Сотрудники, студенты и выпускники института на протяжении всех военных лет сражались в качестве солдат и офицеров Красной Армии, в партизанских отрядах, принимали активное участие в действиях военно-восстановительных организаций, железнодорожных войск и органов военных сообщений. В институте с глубоким уважением чтят память доцентов А. И. Алыпова, которому посмертно было присвоено звание Героя Социалистического Труда, Д. И. Васильева, удостоенного Государственной премии за создание мостового крана «Ленинградец», П. И. Богомолова, А. О. Балахина, Л. С. Голынчика, В. И. Княжкина и многих др.

В 1969 г. в сквере института на средства, собранные сотрудниками и студентами, по проекту проф. И. Г. Явейна воздвигнут памятник лииждтовцам, погибшим в годы Великой Отечественной войны, на котором начертано: «Их было 1423». В ближайшем будущем по инициативе Совета ветеранов войны и труда предполагается на дополняющих памятник стелах по проекту В. И. Черепанова осуществить поименную чеканку замурованного в памятник списка фамилий погибших товарищей.

В наши дни в сквере у памятника проходят традиционные сборы коллектива по случаю посвящения первокурсников в студенты, проводов студенческих трудовых отрядов, выпуска инженеров, а также юбилейные встречи выпускников и другие мероприятия.

К 30-летию Победы в Великой Отечественной войне военной кафедрой и Советом ветеранов в одной из аудиторий создан Зал боевой и трудовой славы, а позднее в главном фойе института оформлена постоянная экспозиция «Они сражались за Родину», посвященная нашим ветеранам.

Деятельность института в послевоенные годы

Великая Победа! С этим возвышенным чувством и радости, и горечи по невосполнимым утратам приступили к занятиям студенты-фронтовики. Их гимнастерки часто мелькали и в аудиториях, и на восстановительных работах.

В 1945 г. институт начал работу в составе шести факультетов: механического, мостового, строительного, эксплуатационного, энергетического и вновь организованного факультета промышленного транспорта. Вскоре возобновились учебные занятия на вечернем и заочном отделениях, а также на подготовительных курсах.

В годы войны фашистами были разрушены 65 тыс. км железнодорожных путей, 15 945 искусственных сооружений, 4100 железнодорожных станций и много других объектов. В институте в результате артиллерийских обстрелов и бомбежек серьезно были повреждены учебные корпуса, лаборатории и общежития. Коллектив института активно включился в работу по возрождению зданий и

учебных помещений. Одновременно лижтовцы принимали участие в восстановлении железнодорожных и городских объектов. На углу Московского пр. и набережной р. Фонтанки началось строительство нового корпуса института.

В середине 50-х годов в соответствии с решением ЦК КПСС и Советского правительства развернулись крупные работы по технической реконструкции железнодорожного транспорта. Ряд направлений переводился на электрическую и тепловозную тягу. Кафедры, особенно профилирующие, их ведущие ученые включились в научную и инженерную разработку наиболее острых проблем по конструированию подвижного состава, устройству контактной сети, новой технологии эксплуатации и ремонта тепловозов. В 1957 г. введены учебные планы по новым специальностям: тепловозы и тепловозное хозяйство, вагоностроение и вагонное хозяйство, электрификация железных дорог. В 1956 г. прекратился выпуск инженеров по паровозному хозяйству. Более подробно этот очень насыщенный период деятельности института освещен в упомянутой книге «ЛИИЖТ на службе Родины».

К 1965 г. общая протяженность электрифицированных линий страны достигла 24,9 тыс. км (19 % общей протяженности сети). Тепловозная тяга применялась на 55,2 тыс. км железнодорожных линий. Более 84 % всего грузооборота сети выполнялось прогрессивными видами тяги.

Как уже отмечалось, в 1954 г. состоялось объединение ЛЭТИИСа с ЛИИЖТом. На вновь образованном факультете имелись кафедры: «Автоматика и телемеханика на железнодорожном транспорте», «Электрическая связь» и «Радиотехника». ЛЭТИИС за время своей самостоятельной работы подготовил 3450 инженеров по СЦБ и связи, что составило 87 % общего числа инженеров этих специальностей на железнодорожном транспорте.

В рассматриваемый период значительно расширилась подготовка инженеров без отрыва от производства. В 1955 г. было преобразовано в факультет вечернее отделение, а в 1957 г. — заочное. В ряде городов зоны Октябрьской и Прибалтийской железных дорог создавались учебно-консультационные пункты. Позднее открылись Великолукский и Рижский филиалы института.

В 50-е годы в институте велась подготовка инженеров из числа техников, имевших опыт работы на производстве, с сокращенным сроком обучения. Выпускники этих групп занимали руководящие инженерные должности и проявили себя специалистами высокой квалификации. К сожалению, такой опыт подготовки инженеров в последующем был предан забвению. Убежден, что он должен быть возрожден, но уже на новой современной основе.

В послевоенные годы качественно изменилась лабораторная база института, возникли новые лаборатории: железнодорожного пути, организации движения, тепловозная, автоматики и телемеханики тяговых подстанций, динамики вагонов, техники безопасности и др. Для проведения геодезической и геологической практики построена специальная база в районе ст. Толмачево.

Благоприятно развивались научные и культурные связи ЛИИЖТа с зарубежными вузами и научными учреждениями. В 1946 г. в институт приехали учиться первые студенты из социалистических стран.

По инициативе комсомольской и профсоюзной организаций формировались первые летние студенческие отряды для выполнения мелиоративных и уборочных работ на целинных землях Казахстана и в Ленинградской области. В последующие годы многочисленные студенческие отряды принимали участие в строительстве новых железнодорожных линий. Трудовую инициативу студенческой молодежи высоко оценил ЦК ВЛКСМ. Институт, факультеты и отряды неоднократно завоевывали знамена и награждались Почетными грамотами, а отличившиеся студенты — Государственными наградами.

3 декабря 1959 г. ЛИИЖТ отметил 150-летие со дня основания. С 1809 по 1959 гг. вуз подготовил 25 115 инженеров, из них 19 тыс. — за годы Советской власти. На юбилейной научно-технической конференции были обсуждены итоги научно-исследовательской и методической работы, а также практический вклад коллектива в развитие железнодорожной отрасли. К юбилейной дате вышел 166-й сборник научных трудов института. По инициативе Ученого совета и парткома подготовлена и в 1960 г. опубликована книга «Ленинградский ордена Ленина институт инженеров железнодорожного транспорта имени академика В. Н. Образцова, 1809—1959 гг.» (М.: Транспорт, 1960). В ней обстоятельно освещена деятельность ученых, сотрудников, студентов и выпускников института, а также их вклад в развитие отечественного железнодорожного транспорта.

В начале 60-х годов в вузах страны проходила перестройка высшего образования на основе соединения процесса обучения с трудом на производстве. В новых учебных планах значительно увеличилась продолжительность работы и практики студентов в производственных условиях. В связи с этим срок обучения для лиц, не имевших производственного стажа, устанавливался 5 лет и 6 месяцев. На младших курсах студенты трудились на предприятиях и учились по вечерней или сменной системе. Для старших курсов предусматривалась практика. Для лиц, имевших производственный стаж два и более года, продолжительность обучения сохранялась прежней (4 года 10 месяцев), но сроки практики увеличивались до 34 недель.

Новые перестроечные установки внесли серьезные затруднения в организацию учебного процесса и, тем не менее, вызвали существенные перемены в составе поступающих в институт. Так, если в 1958 г. в числе принятых на первый курс насчитывалось 209 человек, имевших двухлетний стаж работы, то уже в 1960 г. — 641 человек. Особенно заметными эти перемены оказались на эксплуатационном факультете. Однако перестройка работы вуза не получила должного анализа и обобщения, а ведь и в наши дни не менее актуальными остаются вопросы усиления трудовой

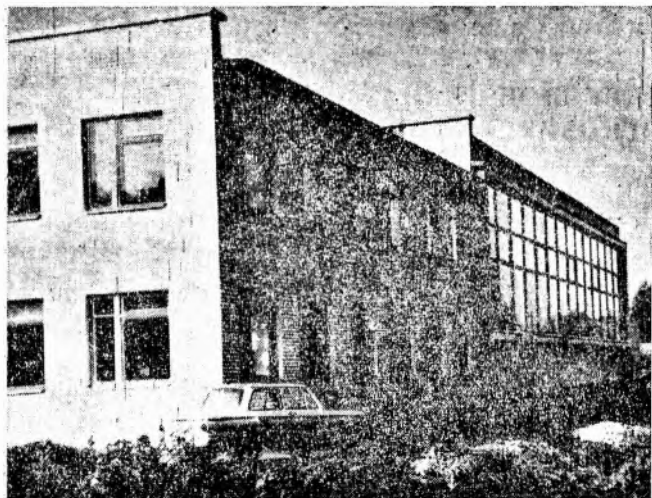
профессиональной подготовки выпускников, хотя подходы к их решению далеко не просты и не однозначны. К этому мы еще вернемся.

В 60-е годы возникли новые организационные формы творческой работы ученых института и производственников Октябрьской железной дороги и других, а также заводов, строек и НИИ. Совместная разработка и внедрение крупных научно обоснованных предложений способствовали ускорению научно-технического прогресса отрасли и дальнейшему развитию научных школ. К ним, прежде всего, относятся школы: по теории эксплуатационной работы (профессора П. Я. Гордеенко и А. К. Угрюмов); тяговому приводу, автоматике управления электровозов и тепловозов (чл.-корр. АН СССР проф. А. Е. Алексеев, профессора Е. Я. Гаккель и Н. Н. Сидоров); мостам (чл.-корр. Академии строительства и архитектуры проф. К. Г. Протасов); железнодорожному пути и стрелочным переводам (проф. С. В. Амелин); основаниям и фундаментам инженерных сооружений (проф. В. Г. Березанцев); истории путей сообщения, изысканиям и проектированию железных дорог (проф. М. И. Воронин); системам автоматики, телемеханики и связи (профессора Н. В. Лупал, В. Н. Листов, А. С. Переборов); тоннелям и метрополитенам (проф. Ю. А. Лиманов); динамике подвижного состава и гасителям колебаний (проф. И. И. Челноков).

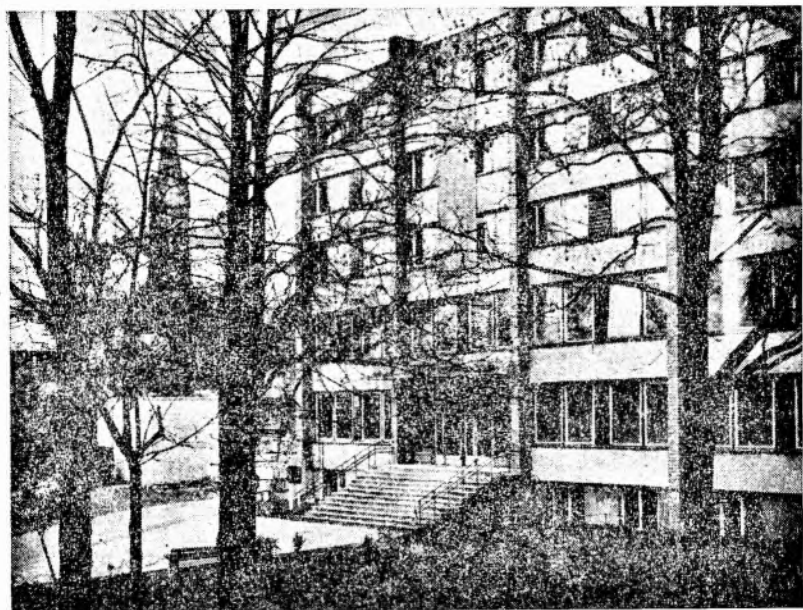
В результате многолетней совместной работы ученых и специалистов Октябрьской магистрали в ЛИИЖТе возникла идея организации объединенного научно-исследовательского института на общественных началах (ОНИИ). Эта идея была реализована в 1964 г. В состав ОНИИ наряду с Октябрьской дорогой и ЛИИЖТом вошли ВНИИЖТ, Ленгипротранс и другие транспортные организации. Одна из крупных работ, выполненных под эгидой ОНИИ, посвящалась развитию высокоскоростного движения на линии Ленинград—Москва.

Большая заслуга в развитии творческого содружества института с производством, а также в организации ОНИИ принадлежит Героям Социалистического Труда, питомцам института, бывшим начальникам Октябрьской железной дороги М. А. Осинцеву (являвшемуся в 1964—1968 гг. ректором) и В. В. Чубарову, управляющему трестом «Севзаптрансстрой» А. И. Федоровичу, а также работавшим в те годы проректору по научной работе М. М. Филиппову и директору Октябрьского электровагоноремонтного завода В. С. Герасимову.

Научно-педагогический вклад упомянутых ученых и крупных организаторов производства остается еще не раскрытым для широкого круга сотрудников и студентов. Их творческая индивидуальность, интеллигентность и человеческое обаяние создавали благоприятную атмосферу для успешной работы больших коллективов. Восполнить этот пробел могут преподаватели кафедр, а также студенты, окончившие отделение журналистики гуманитарного факультета нашего института.



Новое здание библиотеки и спортивного зала филиала
в Великих Луках



Филиал ЛИИЖТа в Риге

«Если не знаешь куда плыть, то никакой ветер не будет попутным».

Сенека

3. КОМПЛЕКСНОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ И ПРОГНОЗИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ИНСТИТУТА

Цели, содержание и внедрение комплексного планирования

К концу 60-х годов в вузах стали проявляться диспропорции в системе подготовки инженерных кадров. С одной стороны, непрерывно возрастал государственный заказ на подготовку специалистов, а с другой, — стали заметными перегрузка преподавателей, снижение их научно-педагогического уровня, а также прогрессирующее отставание в развитии учебно-лабораторной и научной базы, строительстве общежитий, учреждений общественного питания, культуры, спорта и оздоровительного отдыха. Одновременно на производстве все чаще наблюдалась незаинтересованность в приеме на работу выпускников, в надлежащей оплате их труда. Нетрудно понять, что это сопровождалось снижением престижности диплома инженера и отрицательно сказывалось на качестве обучения в вузе.

В сложившихся диалектически противоречивых условиях перед коллективом института со всей остротой встал вопрос, как противостоять прогрессирующей негативной ситуации? Для практических действий прежде всего требовалось выработать концепцию, с помощью которой оказалось бы возможным глубоко проанализировать и осмыслить происходящее, наметить перспективную программу и реальные рубежи, определить пути их достижения. Такой руководящей концепцией явилась система комплексного планирования и прогнозирования учебно-научных и социальных процессов на пятилетие, а по отдельным вопросам — на более длительный срок. Именно она в течение последних двух десятилетий (1970—1989 гг.) стала стержнем всей деятельности института.

Сегодня комплексное планирование кажется понятным и обычным, а в начале 70-х годов оно вызывало бурное противодействие. Тогда считалось, что комплексное планирование применимо только для предприятий материального производства, а не для сферы культуры и образования. Более того, в полемике и в отдельных письмах-протестах в центральные органы использовалась опасная аргументация, что комплексное планирование в вузе равносильно экономической диверсии.

Идея комплексного планирования опиралась на богатое историческое наследие, накопленный опыт и традиции ленинградских производственных объединений, на проверенное временем творческое и деловое взаимодействие института с Октябрьской дорогой и другими организациями. Она имела глубокое научно-экономическое обоснование. Решающим фактором в этом большом и сложном деле явились руководящая роль парткома, активное участие профкомов и комитета ВЛКСМ, инициатива и энтузиазм многих видных ученых, ректората, факультетов, кафедр и других подразделений института.

Суть комплексного плана как составной части системы управления, исходные предпосылки для разработки и структура составляющих его разделов раскрываются в иллюстрациях.

Планирование охватывает все стороны деятельности вуза: обучение и воспитание при непосредственном взаимодействии преподавателя и студента; научно-исследовательскую работу и повышение квалификации научно-педагогических кадров; развитие материальной базы, социальные вопросы и рост благосостояния членов коллектива. При определении количественных и качественных показателей того или иного раздела использовались перспективные планы министерств путей сообщения, высшего и среднего специального образования СССР, Ленгорисполкома в области подготовки инженерных кадров и развития науки. Для ряда разделов разрабатывались исходные критерии, технико-экономические расчеты, производились социологические исследования, использовались массивы статистических данных и экспертные оценки. Важное значение в научно обоснованном планировании имеет глубокий анализ многосторонней деятельности института за предшествующий период, а также современного состояния и тенденций развития как отрасли, потребляющей результаты труда коллектива, так и самого вуза.

В практике работы института определились три основных вида планов: долгосрочные (пятилетние) с прогнозом на более длительный период, годовые и оперативные, обычно месячные. Задания пятилетнего плана на тот или иной год конкретизируются и уточняются (в соответствии с утвержденными сметно-финансовыми ассигнованиями) в годовых планах основной деятельности института. В них указываются объем работ, сроки, ответственные подразделения и исполнители. Такое планирование создает условия для проявления творческой инициативы в коллективе и повышения персональной ответственности руководителей и сотрудников всех уровней за порученное дело. Система комплексного управления и планирования получила одобрение Минвуза СССР и ВДНХ. Она широко используется в ряде вузов страны¹.

¹ Опыт разработки и выполнения комплексного пятилетнего плана социального развития ЛИИЖТа. М.: Информационный центр высшей школы. 1973. 64 с.

О роли руководителя в системе управления

Следует подчеркнуть, что комплексное планирование и прогнозирование в вузе приобретает реальный смысл и деловую значимость лишь как важнейшая составная часть демократической системы управления. Именно такая система, опирающаяся на современные теоретические предпосылки и накопленный опыт, может обеспечить свободную творческую деятельность каждой входящей в коллектив личности.

В связи с этим представляет интерес соотношение роли и ответственности руководителей различных уровней вуза и сотрудников института. Например, высказывается мысль, согласно которой, руководитель обязан быть слугой коллектива и его деятельность должна строиться соответственно этому положению. Нетрудно понять, что в данном случае близорукость или некомпетентность руководителя, провалы и другие негативные явления в работе легко могут быть оправданы действиями в интересах коллектива. Руководитель — не просто слуга, а признанный лидер коллектива, как правило, избранный им. Он должен выражать лучшие черты своих коллег, смело вести всех вперед, образно говоря, в гору и видеть то, что скрыто за ней. Перед коллективом он несет персональную ответственность. Каким должно быть соотношение между коллегиальностью и персональной ответственностью руководителя и любого сотрудника? По этому поводу В. И. Ленин выразил свою мысль ярко и доходчиво: «Чтобы руководитель мог не только советовать, убеждать и требовать, а действительно дирижировать оркестром, для этого необходимо, чтобы было в точности известно, кто, где и какую скрипку ведет, кто, где и почему фальшивит (когда музыка начинает ухо драть), и кого, как и куда надо для исправления диссонанса перевести»¹.

Таким образом, руководитель любого уровня обязан продумать и согласовать четкую и демократическую систему распределения обязанностей между подчиненными, делегируя им необходимые права и полномочия для проявления творческой инициативы. Однако надо помнить, что без личной и коллективной заинтересованности в труде, доброжелательного психологического настроя вряд ли возможен успех дела. Именно для изучения и решения подобных проблем более десяти лет тому назад в нашем инженерном вузе была создана кафедра прикладной психологии и социологии.

Сейчас в вузах значительно сокращается контингент студентов, в том числе прием на первый курс. Между тем, в предшествующие годы вузы, их выпускающие кафедры стремились к необоснованному росту численности обучаемых. В ЛИИЖТе, благодаря комплексному планированию, удалось противостоять давлению сверху (МПС), а также снизу (кафедры, факультеты) и сохранить стабильность контингента студентов в течение длительного времени. Некоторое сокращение приема дало возможность своевременно

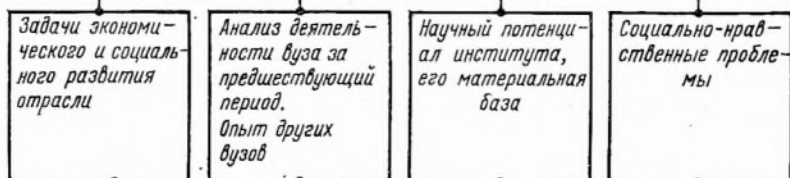
¹ Ленин В. И. Полное собр. соч. Изд. 5-е. Т. 7. С. 22.

Комплексное планирование и управление
учебно-воспитательной, научной работой
и социальным развитием коллектива
1970-1990 г.г.

Это стратегия и тактика основной деятельности вуза Виды планов: пятилетние, годовые, месячные

Структурно-методологическая схема пятилетнего комплексного плана вуза

1. Исходные предпосылки



2. Главные цели и пути их достижения



Основа - взаимодействие с производством: прямые договоры, учебно-научные объединения, филиалы

3. Содержание комплексного плана

Разделы плана (И). Методика анализа, планирования и прогнозирования основной деятельности вуза; конкретизация плана по направлениям работы, подразделениям, срокам и ответственности; проблемы гуманитарного и нравственного воспитания; социально-управленческие аспекты



Структура и содержание системы перспективного комплексного планирования и управления основной деятельностью института

открыть новые перспективные специальности, например, неразрушающие методы и приборы контроля и робототехнические системы. В свою очередь, это позволило уделить первостепенное внимание качеству подготовки инженеров, поиску новых подходов и методов достижения поставленных целей.

Вместе с тем, при прогнозировании конкретных социальных целей и подходов в реальной действительности могут возникать противоречивые ситуации. Их надо своевременно замечать. Так, например, неожиданно сложилось негативное положение с дальнейшей работой выпускников института по робототехнической специальности. Открытие шесть лет тому назад этой новой специальности явилось результатом совместного с главками и заводами МПС системного прогнозирования научно-технического прогресса в железнодорожной отрасли, особенно в технологии ремонта подвижного состава. Именно в этом просматривался реальный путь повышения производительности труда и качества продукции. Возник и престижный конкурс абитуриентов на перспективную специальность. В короткое время была осуществлена переподготовка педагогического состава, создана лабораторная база по робототехнике и ГАП.

Однако кризисная социально-экономическая ситуация в стране замедлила научно-технический прогресс. Производственные предприятия, ранее с интересом и ответственностью заказывавшие вузу подготовку специалистов по робототехническим системам, стали отказываться от них. Что же делать выпускникам сейчас и в ближайшем будущем? Как ускорить процессы научно-технического переустройства отраслевого производства? Это задача сложная и решать ее надо в вузе безотлагательно и комплексно, причем вместе со студенчеством. Здесь может быть использовано и частичное перепрофилирование выпускников с корректировкой учебных планов, поиск производственных объектов, руководители и инженерный состав которых способен уже сейчас творчески и смело внедрять новые технологии, связанные с применением робототехники. Уверен, что в своевременном разрешении подобных сложных ситуаций и проявляется зрелость, компетентность руководителя любого уровня.

«Умственный труд — едва ли не самый тяжелый труд для человека. Мечтать легко и приятно, но думать и творить — трудно».

К. Д. Ушинский

4. НАУЧНО-ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ КАДРЫ

В первые, теперь уже далекие, годы становления нашего института в организации учебного процесса приоритетное значение принадлежало подбору профессоров. В то время воспитанников обучали академики С. Е. Гурьев, Д. С. Чижов, М. В. Остроградский, В. Я. Буняковский. В разные годы приглашались для чтения фундаментальных курсов видные французские ученые Б. Клапейрон, Г. Ламе, П. П. Базен и др. Словом, на всех этапах истории института научный уровень и педагогическое мастерство профессоров и преподавателей определяли качество подготовки инженеров путей сообщения и авторитет высшего учебного заведения. Эти устои и традиции и сейчас являются главенствующими. Никакие мероприятия, реформы, даже самые совершенные компьютеры не могут заменить преподавателей с их высокой научно-педагогической эрудицией, духовностью и человеческим обаянием.

В институте делалось немало для создания условий научного роста преподавателей, оплаты их труда, а также улучшения социальной базы. Однако если проанализировать перемены в этой области за последние десятилетия, то можно убедиться, что средняя педагогическая нагрузка преподавателей значительно возросла, а зарплата для лиц, имеющих ученые степени, в течение последних 45 лет не увеличивалась. Напомним, что на рубеже XX в. штат преподавателей соответствовал по современному расчетному нормативу — 8 студентов на одного преподавателя, а к концу 60-х годов он возрос до 12,4. Этот же норматив для профессоров составлял: в 1890 г. — 25 студентов на одного профессора, а в 1968 г. — 120. Тут было над чем задуматься при планировании будущего и апеллировать к вышестоящим органам государства.

Прежде всего надо было искать пути снижения перегрузки преподавателей и повышения заработка, особенно для лиц, не имеющих ученой степени. С этой целью в комплексных планах предусматривалась стабилизация, а затем и некоторое снижение контингента студентов, унификация учебных планов по родственным специальностям и расширение участия преподавателей в научной работе по хозрасчету.

ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА ПОДГОТОВКИ ДОКТОРОВ НАУК

1. Организационная схема

Научная тематика

Союзные и отраслевые программы научных исследований

Планирование
Управление
Контроль

Ректорат

Ученый совет

Специализированные советы ВАК

Факультеты, кафедры, их ученые советы. Подбор документов, утверждение научных тем и рабочих планов

Формы и условия
творческой работы

Докторантура

Направление на
должности СНС

Предоставление
творческих
отпусков

Приглашение
докторов
со стороны

Научные подразделения вуза, отраслевые и академические НИИ, главки МПС и железные дороги, НПО и стройки, издательства и др.

2. Персональный план

Факультеты	Приоритетные научные направления	Всего преподавателей	В том числе профессоров	Сроки представления диссертаций докторантами			
				1986—1987 гг.	1988 г.	1989—1991 гг.	
Гуманитарный	Научные исследования по проблемам союзных и отраслевых целевых программ применительно к специальностям факультетов и кафедр	63	7	Ю. П. Бороненко, И. Ф. Пушкарев	П. С. Емшин	В. М. Аллахвердов, В. П. Третьяк	В. Ф. Гаршин
М		90	11		А. А. Собенни, Г. И. Михайловский, Р. Д. Сухих	А. Ф. Богданов, В. П. Быков, В. А. Кошелев, М. А. Завизион	И. А. Иванов, И. А. Сергеев, Ю. А. Дружинин
ЭМ		57	6		И. П. Семенов, В. М. Кочетков	А. А. Кудрявцев, А. В. Гамаюнов, А. С. Мазнев	Б. В. Рудаков
ЭТ		151	17	А. Е. Федотов, И. М. Кокурин, А. И. Брейдо, А. Е. Красковский	Э. С. Головин	А. М. Костромин, В. М. Фоменко	М. В. Василенко, Г. В. Добрис
УПП		51	6		А. Н. Ефанов, В. Г. Карчик	Ю. И. Ефименко	В. И. Кустов, В. С. Суходоев, Г. М. Грошев
С		121	20	Л. Б. Сватовская, В. И. Неснов	Н. С. Никеров, Г. Ф. Новожилов, В. А. Рогонский	Е. Г. Петров	В. М. Петров, В. Г. Иванов, Е. П. Дудкин
МТ и НИИ мостов		92	12			Г. А. Круг, Б. И. Квасников, М. Д. Никольский, А. М. Уздин	И. М. Богданов, Г. Н. Степанов, А. П. Ледяев, М. П. Забродин

В 1974 г. на базе аспирантуры в порядке поиска был образован Факультет подготовки и повышения квалификации научно-педагогических кадров (на общественных началах). Его успешной работе во многом способствовал первый декан проф. И. И. Петров. Факультет совместно с кафедрами разработал перспективную целевую программу подготовки докторов наук, которая утверждена Ученым советом института. Реальную помощь деятельности факультета оказали Ленинградский университет, МИИТ, другие вузы и НИИ. На реализацию этой программы нацеливалась тематика фундаментальных научно-исследовательских работ, выполняемых кафедрами. В результате предпринятых усилий докторские диссертации успешно защитили многие талантливые сотрудники, в их числе относительно молодые: Вал. В. Сапожников, М. М. Соколов, Вл. В. Сапожников, А. Е. Федотов, Ю. П. Бороненко, А. В. Гамаюнов, В. П. Третьяк и др.

К настоящему времени численность докторов, профессоров по сравнению с 1968 г. почти удвоилась. Они составляют десятую часть преподавательского состава. Ученые степени и звания имеют 62 % преподавателей. Заметно помолодел и состав заведующих кафедрами, подавляющее большинство из них являются докторами наук, профессорами. Дальнейшей реализации долгосрочной программы подготовки докторов наук благоприятствовало открытие в ЛИИЖТе докторантуры по пяти научным специальностям.

С учетом новых задач идет перестройка структуры и стиля деятельности ученых советов института и факультетов. В их работе теперь принимают участие производственники и студенты. Советы наделены дополнительными правами. Для подготовки вопросов и контроля за исполнением принимаемых решений создан президиум Ученого совета института. На его заседаниях решаются текущие вопросы, особенно кадровые. В порядке эксперимента созданы целевые комиссии Ученого совета (с упразднением прежних многочисленных коллегиальных образований).

Одной из главных задач Ученого совета института является подбор и аттестация научно-педагогических кадров, создание условий для повышения их квалификации. Весьма существенным нововведением стали творческие конкурсы, анкетные опросы и интервью студентов о качестве преподавания. По их результатам принимаются организационные решения, вплоть до освобождения некоторых преподавателей от педагогической работы. Итоги конкурсов подводятся в традиционный День основания института.

В порядке опыта создан ученый совет гуманитарного факультета, в состав которого входят преподаватели кафедр общественных наук, русского и иностранного языков, физической культуры, а также выпускающих инженерных кафедр. Совет призван решать кадровые вопросы и совершенствовать гуманитарное образование студентов.

5. ОПЫТ РАЗВИТИЯ МАТЕРИАЛЬНОЙ БАЗЫ И РЕШЕНИЯ ВОПРОСОВ СОЦИАЛЬНОЙ СФЕРЫ

Особенности материальной базы вуза и подходы к ее дальнейшему развитию

Как уже отмечалось, жизнь института началась во дворце князя Юсупова, построенного знаменитым Д. Кваренги. Спустя 14 лет на Обуховском проспекте было построено скромное трехэтажное здание, ставшее главным корпусом института. В последующее время на его территории возвели новые здания, а некоторые надстроили. Учитывая сложившиеся реальные возможности материальной базы, Ученый совет в 1880 г. установил норматив численности студентов в 420 человек.

На рубеже XX в. в связи со 100-летием института были сооружены здания для студенческого общежития со столовой, музея и библиотеки, физический корпус с большой лекционной аудиторией (ныне Ленинской). Контингент студентов после этого увеличился почти в три раза. В советский период выпуск инженеров путей сообщения стремительно возрастал. К 60-м годам образовались существенные диспропорции между наличием учебно-научных площадей корпусов института, жилплощади в общежитиях и численностью студентов. Не менее болезненные проблемы накопились и в социальной сфере, особенно по улучшению жилищных условий сотрудников. Со всей остротой встал вопрос, как решить комплекс сложных проблем в условиях до предела стесненной территории института и явной недостаточности финансово-материальных ресурсов. Тогда и возникла мысль о комплексном подходе при выборе и перспективном планировании основных объектов для реконструкции и строительства с учетом необходимости, реальных возможностей и сроков. На этих объектах концентрировалось внимание коллектива, изыскивались соответствующие средства и намечались подрядчики. Как правило, ими являлись Севзаптрансстрой, Дорстройтрест Октябрьской ж. д., Главленинградстрой, Ленметрострой и другие специализированные организации. Проектные работы выполняли Ленгипротранс, Ленпромстройпроект, Дорпроект Октябрьской железной дороги и кафедра здания института. На приведенных иллюстрациях показаны главные учебно-научные, жилищные и социально-бытовые объекты, которые в 1968—1988 гг. существенно обновили и расширили материальную базу института. Приведем краткие комментарии по данным объектам.

Учебно-научные объекты и помещения, инженерные сети

В 1969 г. завершились работы по реконструкции и надстройке бывшего жилого здания по Московскому пр., 11, что позволило значительно увеличить общее количество аудиторий и лабораторий, а также устроить удобный переход из первого корпуса в седьмой.

В годы девятой пятилетки был реконструирован (практически перестроен) 16-й корпус (ныне 5-й), в котором созданы новые лаборатории электромеханического факультета и первая в институте специализированная аудитория кафедры электротехники с полным комплексом ТСО. При официальном открытии аудитории по решению общественных организаций установлена памятная доска в честь инициаторов ее создания Л. С. Голынчика и др. В это же время завершена надстройка корпуса кафедры строительной механики (по инициативе зав. кафедрой проф. А. П. Филина), и ее площади значительно расширились. Лаборатории этой и других кафедр пополнились современным учебно-научным оборудованием.

В десятой пятилетке расселен жилой корпус № 10, расположенный на территории института, в результате чего дополнительно получено около 5 тыс. м² площади. Освободившиеся помещения использованы для научных и социальных целей.

Примечательным событием данного периода явилось проектирование, строительство и оснащение оборудованием нового научно-учебного корпуса кафедры тоннелей и метрополитенов. Строительство и финансирование осуществляли Ленметрострой и Ленметрополитен на основе творческого содружества и обоюдной заинтересованности в области науки и подготовки специалистов. На этой стройке отличились многие производственники, преподаватели и студенты, особенно проф. Ю. А. Лиманов, выпускник института Г. А. Федоров, работавший управляющим треста «Ленметрострой», проф. Д. М. Голицынский и доц. А. П. Ледяев.

В 80-е гг. выполнены значительные работы по реконструкции одного из первых на территории института химического корпуса им. Д. И. Менделеева. В нем удалось сохранить прежние архитектурные элементы. Вместе с тем интерьеры лекционной аудитории и лабораторий оформлены художественными панно из материалов, созданных кафедрой под руководством проф. Л. Б. Сватовской и широко используемых сейчас в реставрационно-строительных организациях города. Реконструкция позволила улучшить учебно-научную и воспитательную работу со студентами. В дальнейшем коллективу кафедры по итогам соревнования неоднократно присуждались призовые места, и кафедра получила название «инженерная химия». Дополнительные площади для организации учебно-научных лабораторий и хозяйственных целей института получены в результате перевода общежития № 4 с территории института в Пушкинский студгородок. Работы по реконструкции освободив-

шегося корпуса успешно выполнило вновь созданное хозрасчетное строительное подразделение под руководством В. Д. Мартыновой. Большой творческий вклад в возрождение прежних архитектурных форм и создания современных интерьеров института внес старший преподаватель В. И. Черепанов, выполнявший на общественных началах обязанности главного архитектора.

Сушественное развитие получила учебная геодезическая и геологическая база в Толмачево, где построены новые жилые, учебные, культурно-массовые и хозяйственные объекты. В ближайшей перспективе предусматривается устройство инженерных сетей, отопления и экологических систем.

Важнейшим для института сооружением стал введенный в действие в 1986 г. Дворец спорта (более 6 тыс. м²) с тремя крупными спортивными залами, плавательным бассейном и научно-исследовательской лабораторией. При его сооружении довелось преодолеть большие трудности. К тому времени практически в центре города, вблизи Петропавловской крепости сложился студенческий городок, в котором в общежитиях трех факультетов проживало около 3 тыс. студентов. Именно это побудило возводить Дворец спорта в зоне студгородка. В ходе проектирования необходимо было соблюсти особые архитектурные требования и многочисленные согласования, включая центральные органы страны. Ведь одновременно надо было решать сложные проблемы энерго- и теплоснабжения всего студгородка. Трудно выразить переживания, связанные с финансированием, а затем возникшими ограничениями застойного времени по строительству подобных объектов. В этих условиях многие сотрудники и студенты приложили огромные усилия в сооружении уникального спортивного комплекса и среди них К. И. Шацилло, С. И. Трофименков, Е. В. Торопов. Естественно и правомерно, что приоритет в его использовании должен принадлежать студентам и сотрудникам института, а не арендаторам.

Большую помощь в строительстве Дворца спорта и других объектов института оказывал ГУУЗ МПС (Г. А. Минин, М. Г. Степанян и др.).

НИИ мостов. Является уникальной организацией при ЛИИЖТе. Он создан более 40 лет тому назад по инициативе видного ученого-мостовика проф. К. Г. Протасова для решения крупных проблем содержания и обеспечения надежности существующих мостовых переходов, а также их нового строительства. В настоящее время НИИ мостов остается ведущим в стране профильным научным центром, располагающим экспериментальным полигоном на станции Предпортовая (в зоне Ленинграда). В начале 70-х годов на этом полигоне был построен Лабораторный корпус, в котором размещены специализированная лаборатория и учебные классы для студентов.

За последние годы в институте под руководством проф. А. К. Гурвича сформировалось новое научное направление по неразрушающему контролю рельсов, мостовых конструкций и

элементов подвижного состава. В двенадцатой пятилетке для развития этого направления предусмотрено начало строительства крупной исследовательской базы. Данный объект требует должного внимания и усилий как со стороны НИИ мостов, так и руководства института.

Библиотека. Основана вместе с институтом в 1809 г. и является одной из крупнейших сокровищниц транспортной литературы. В рассматриваемый период удалось выделить дополнительные помещения для организации новых читальных залов с открытым доступом, размещения информационного отдела и др. Особенно красив студенческий читальный зал в помещении, где когда-то была институтская церковь. В перспективе необходимо расширить площади библиотеки и оснастить ее современной техникой для хранения, поиска, чтения и размножения информации по заказам пользователей. Хорошим примером активного участия в профессиональной и гуманитарной подготовке специалистов является сплоченная работа коллектива библиотеки (директор К. Ф. Бернгард).

Музей. Был создан в институте еще в 1813 г. В нем собирались и хранились модели и макеты инженерных сооружений, уникальные предметы, мемуары и художественные ценности. В 1896 г., в связи со 100-летием со дня рождения Николая I, он получил статус Музея путей сообщения¹. В 1970-х годах корпус музея был реконструирован, осуществлены падрейка и непосредственный переход в здание института. Коллектив музея, его Совет и директор Г. П. Закревская сделали многое для обновления экспозиции, поиска и сбора натуральных образцов железнодорожной техники. В 1987 г. этот музей был преобразован в Центральный музей железнодорожного транспорта СССР при ЛИИТЖе. Преобразование было связано с трудно выражаемой словами борьбой с инициативой некоторых сотрудников МПС, стремившихся упразднить исторически сложившийся музей именно при ЛИИЖТе. Для ректора института это была, без преувеличения, одна из стрессовых ситуаций, которая в конечном счете благоприятно разрешилась министром Н. С. Конаревым. К 150-летию отечественных железных дорог Центральный музей несколько расширен, благоустроен и пополнен уникальными экспонатами, но главное в его развитии — впереди. Оно нашло отражение в соответствующих решениях МПС и Ленгорисполкома.

Энергосистема института. Продолжительное время институт испытывал значительные трудности в обеспечении электроэнергией вследствие ограниченной мощности устаревших кабелей и электроподстанций. Участились случаи отключения электропитания, срывы занятий и другие нарушения нормального ритма работы. В связи с этим в девятой—десятой пятилетках полностью реконструированы устройства внешней энергосистемы института, проложен

¹Ларнонов А. М. История Института Инженеров Путей Сообщения Императора Александра I. СПб. 1910. 323 с.

мощный силовой кабель к тяговой подстанции на ул. Бородинской. На территории института построена и введена в эксплуатацию сеть новых трансформаторных подстанций. На очереди замена внутренних электросетей с учетом сроков их годности.

Не менее драматично сложилась ситуация с отоплением студенческих общежитий на Петроградской стороне. Старые индивидуальные котельные и котлы не обеспечивали возросшие потребности и часто выходили из строя. Для устранения кризисного состояния в начале 80-х годов была построена мощная котельная на газовом топливе. Она полностью и надежно обеспечивает теплом и горячей водой все общежития, Дворец спорта, ряд школ и жилых домов Петроградского района.

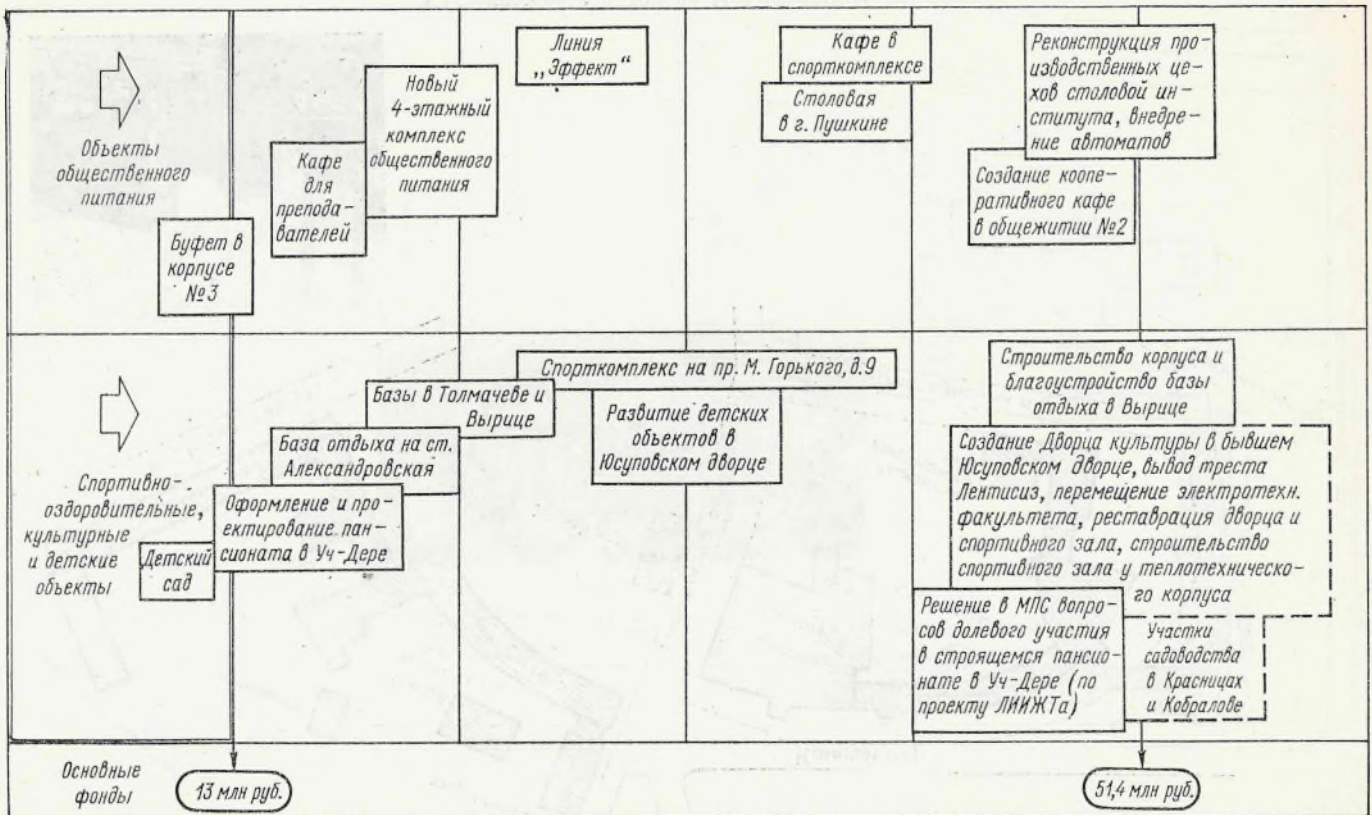
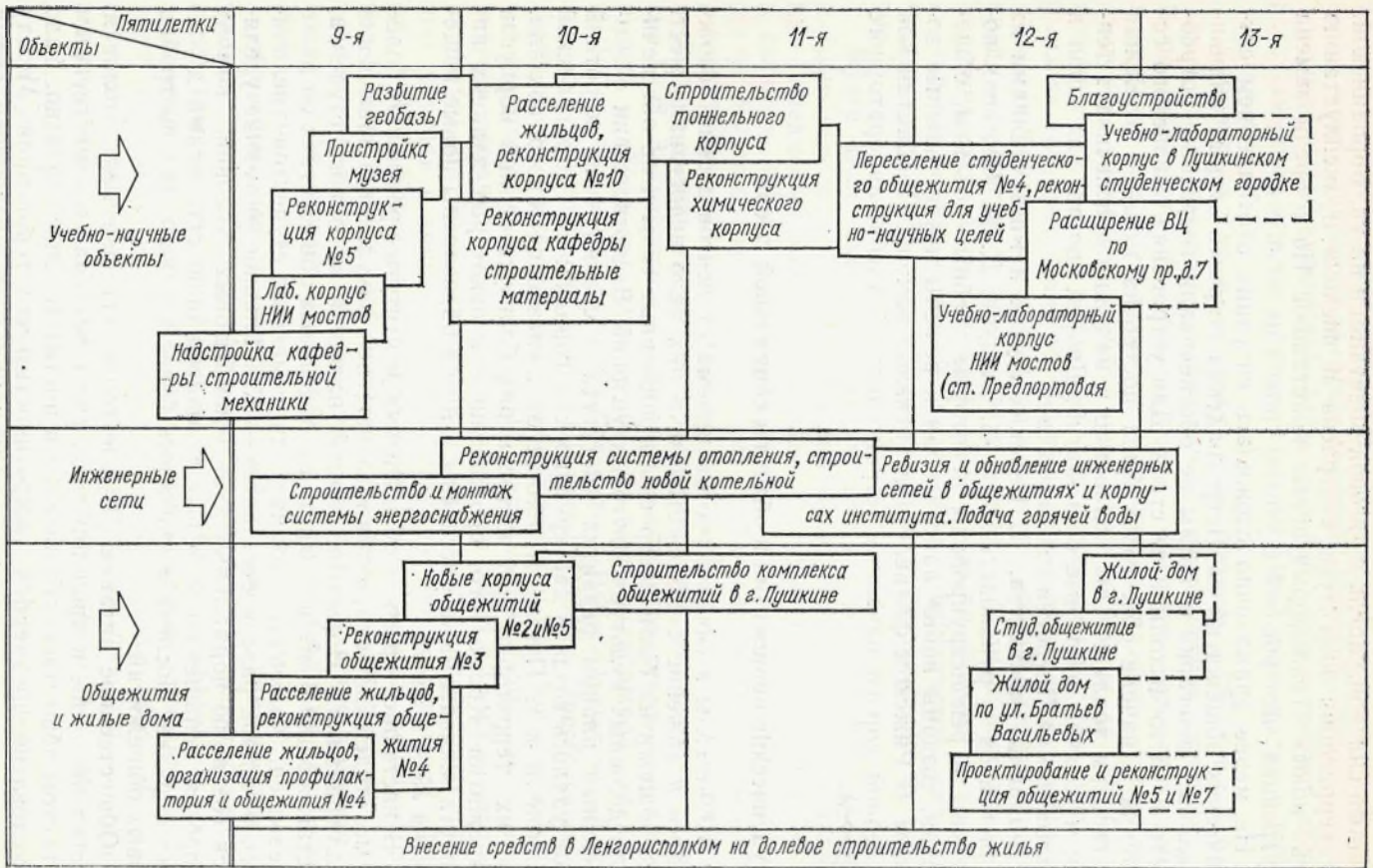
Филиалы института. В Великих Луках и Риге усилиями их коллективов и руководства (И. М. Ушаков, Д. А. Сергеев) построены и реконструированы некоторые учебные объекты, общежития, созданы новые лаборатории и решены другие важные вопросы. В Рижском филиале при активной помощи Прибалтийской железной дороги началось строительство учебно-лабораторного корпуса.

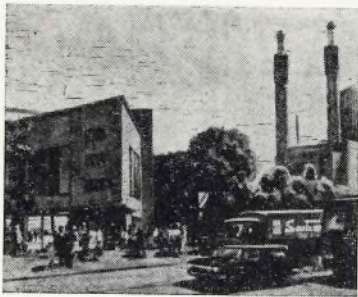
Студенческие общежития и объекты социальной сферы

В 60-е годы в связи с ростом приема студентов весьма осложнилось положение с общежитиями, в них явно недоставало мест. Все общежития были построены в довоенные годы и не обеспечивали должных культурно-бытовых условий. В соответствии с комплексным планом развития института в сравнительно короткий срок удалось создать два крупных студгородка: на Петроградской стороне и в г. Пушкине, вблизи от железнодорожного вокзала. На их территории был построен ряд благоустроенных корпусов общежитий. Кроме того, проживавшие в некоторых зданиях института жильцы были расселены и в них образованы новые общежития № 4 и № 7.

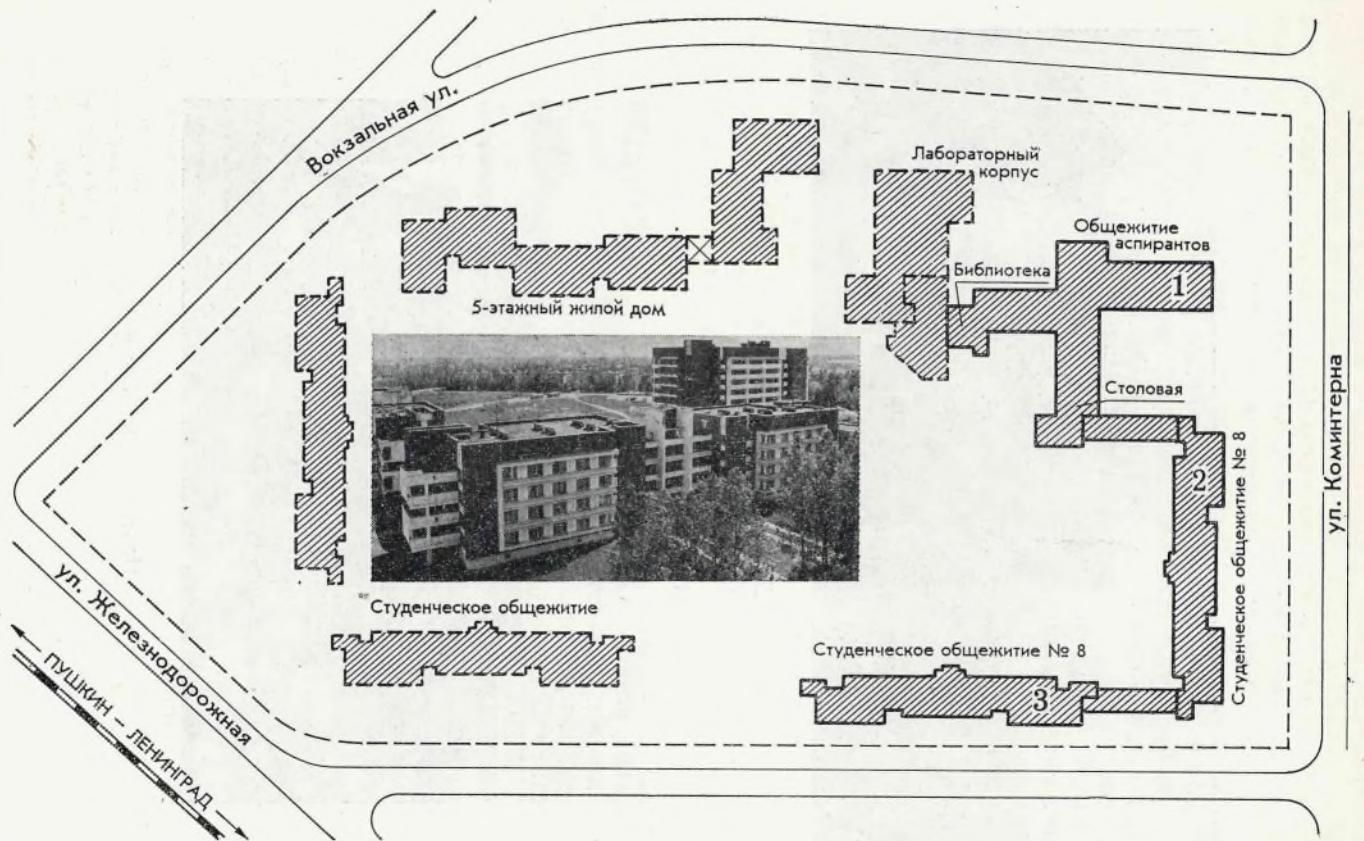
В настоящее время в общежитиях института проживают более 5 тыс. студентов, аспирантов и слушателей факультетов повышения квалификации. Норматив жилой площади на одного студента, составляющий 6 м², достигнут, а в отдельных общежитиях он даже превышен. Количество комнат для семейных студентов увеличилось в четыре раза и составляет — 254. Главное внимание уделяется созданию нормальных культурно-бытовых условий, комнат здоровья, оснащению мебелью и поддержанию студентами должного порядка. Последнее оказалось более трудным, чем постройка новых общежитий.

Общественное питание. Долгие годы студенческая столовая, построенная еще в прошлом веке, так и оставалась единственным объектом общественного питания в институте. Это, вероятно, было обусловлено чрезмерной застроенностью его территории. Между тем численность студентов и сотрудников за прошедшее время



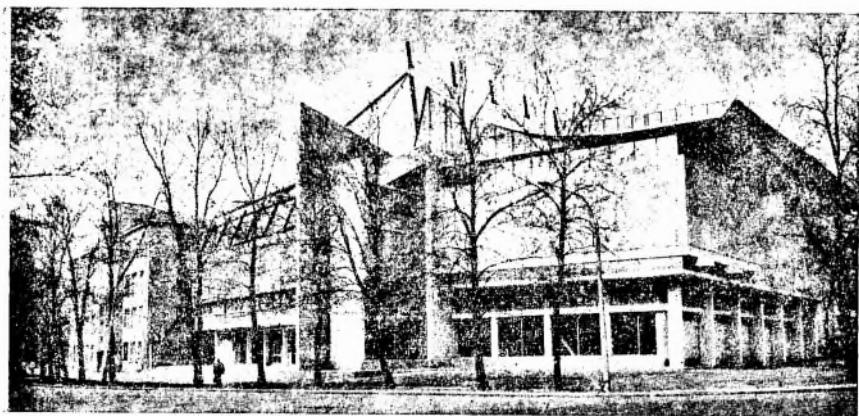


Студенческий городок на Петроградской стороне

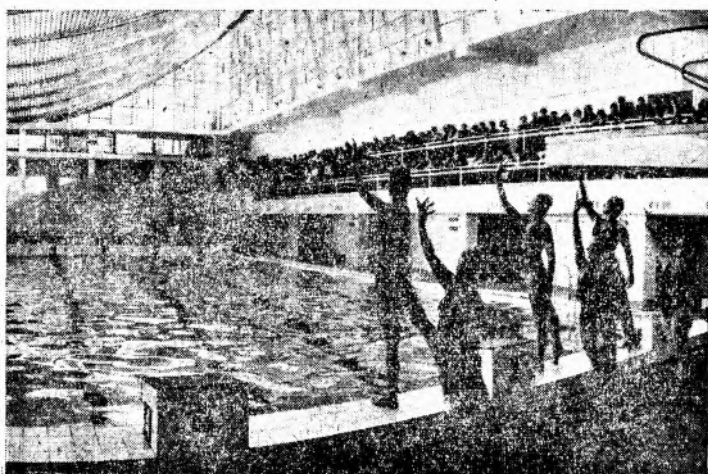


Студенческий городок института в г. Пушкине:

1, 2, 3 — действующие объекты, остальное — перспективное строительство



Дворец спорта ЛИИЖТа



Плавательный бассейн

возросла в несколько раз, а многолетний поиск подходящего варианта решения проблемы питания так и не увенчался успехом. Все же выход был найден. Опуская остросюжетные детали, отметим, что в 1977 г. было завершено строительство специального четырехэтажного корпуса общественного питания с производственными цехами и тремя обеденными залами. Примечательным и удобным оказалось то, что удалось сделать вход во все обеденные залы непосредственно из главного здания института. Так удачно была решена, пожалуй, самая трудная проблема института.

Кроме того, осуществлена пристройка к прежней столовой, где разместилось кафе профессорско-преподавательского состава и сотрудников. В Пушкинском студгородке построена новая столовая. Теперь все студенческие общежития имеют столовые или буфеты. Однако качество блюд, подбор штата сотрудников, оборудование и организация общественного питания еще не соответствуют современным требованиям.

Поликлиника института. Является важным звеном целевой программы «Здоровье». Она получила заманчивое развитие по площади и оснащению современным оборудованием. Здесь созданы новые специализированные лечебные кабинеты, включая водолечебницу (на базе профилактория). Возрос и штат медицинского персонала — до 35 чел.

Детские учреждения и оздоровительные базы. Детские ясли и садик удалось разместить во флигеле бывшего Юсуповского дворца. В последующее время они были расширены. Детский городок, возведенный студентами в центре дворовой территории дворца, доставляет детишкам радость. На геобазе в Толмачево и в поселке Дивенская размещены летние детские учреждения и пионерские лагеря. Отрадно, что внимание и шефскую помощь детским учреждениям постоянно оказывает студенческий круглогодичный отряд проводников «Смена».

Студенческий профилакторий. В начале 70-х годов здание общежития Фасадремстройтреста (на территории института) по решению Ленгорисполкома было освобождено и в нем организован студенческий оздоровительный профилакторий на 75 мест. В последующие годы он расширен до 125 мест. В нем созданы современные оздоровительные кабинеты и залы. Появились возможности для дальнейшего расширения блока питания и водолечебницы.

Базы отдыха. Этот очень важный социальный вопрос для преподавателей, сотрудников и студентов решался нелегко. Существовавшая Толмачевская база на р. Ордеж, которая пользуется у сотрудников хорошей репутацией, значительно расширена и может одновременно принимать до 130 семей. В 1977 г. приобретен участок и дом на ст. Александровская, который используется в качестве летней дачи института. С чувством признательности коллективу Октябрьской железной дороги сотрудники института отдыхают на небольшой базе отдыха в Вырице (на 50 мест), которая была передана в результате укрепившегося творческого и делового взаимодействия железной дороги и вуза.

Решение жилищных проблем коллектива. За прошедшие годы институт перечислил Ленгорисполкому значительные суммы на строительство жилых домов по долевому участию. Таким путем улучшены жилищные условия 328 семей сотрудников института. Кроме того, кооперативное строительство позволило обеспечить квартирами 122 семьи. Практически все работники института, состоявшие на очереди в Ленгорисполкоме в установленном порядке, получили ордера на жилплощадь.

Взгляд в будущее

В период происходящих перемен в стране в целом, а также и в институте писать о будущем может показаться преждевременным и даже рискованным. Однако нельзя оставаться безучастным к будущему института. На основе коллегиально подготовленной принципиальной программы дальнейшего развития института в Министерстве путей сообщения и в Ленгорисполкоме были приняты соответствующие решения. Об этой программе говорил в своем выступлении в Ленинской аудитории института министр Н. С. Конарев. Это и побудило автора кратко осветить некоторые вопросы упомянутой программы.

Перспективы развития материальной базы для целей подготовки инженерных кадров, науки и социальных нужд определены приказом министра путей сообщения от 05.01.87 г. № 24. Предусматривается создать опытно-исследовательскую базу для науки по Государственным целевым программам: а) разработка новых методов и приборов неразрушающего контроля рельсов, элементов подвижного состава, конструкций мостов, их сварных соединений; б) разработка прогрессивных технологических процессов ремонта подвижного состава с использованием робототехнических систем.

Крупным перспективным объектом является реставрация Юсуповского дворца и организация в нем студенческого Центра культуры. С этой целью Ленгорисполком принял решение от 30.08.88 г. № 722 о перемещении треста ЛенТИСИЗ, находящегося в корпусе ЛИИЖТа, в выделенные ему здания по ул. Шкапина. В последующем в освободившийся корпус общей площадью более 4000 м² должны быть выведены из Юсуповского дворца кафедры и лаборатории электротехнического факультета. Существенное развитие получит Вычислительный центр (ВЦ), для чего предстоит расселить часть примыкающего к институту жилого здания по Московскому пр., передать его ВЦ, а также оснастить современной вычислительной техникой.

Для фундаментального развития Центрального музея железнодорожного транспорта при ЛИИЖТе решением Ленгорисполкома от 16.05.88 г. № 369 предусмотрена передача ему фасадной части здания Варшавского вокзала. Здесь после реконструкции намечено организовать музейные залы натуральных образцов железнодорожной техники.

В 90-е годы намечено строительство учебно-научных объектов в г. Пушкине и на полигоне НИИ мостов, что позволит ЛИИЖТу выйти на норматив Госкомобра СССР по площади, приходящейся на одного студента (17 м²).

Планируется строительство жилья для профессорско-преподавательского состава, сотрудников и студентов в Ленинграде по ул. Братьев Васильевых и в г. Пушкине, а также расширение баз отдыха, особенно в пос. Вырица. Все эти задачи архитрудные, они требуют четкого распределения обязанностей, энтузиазма коллектива и активной помощи МПС и Минтранстроя, выступающего главным подрядчиком, для которого ЛИИЖТ готовит кадры. Первые шаги в данном направлении сделаны. В конце 1988 г. был решен вопрос о выделении сотрудникам института 120 садовых участков в зоне Вырицы (ст. Красницы).

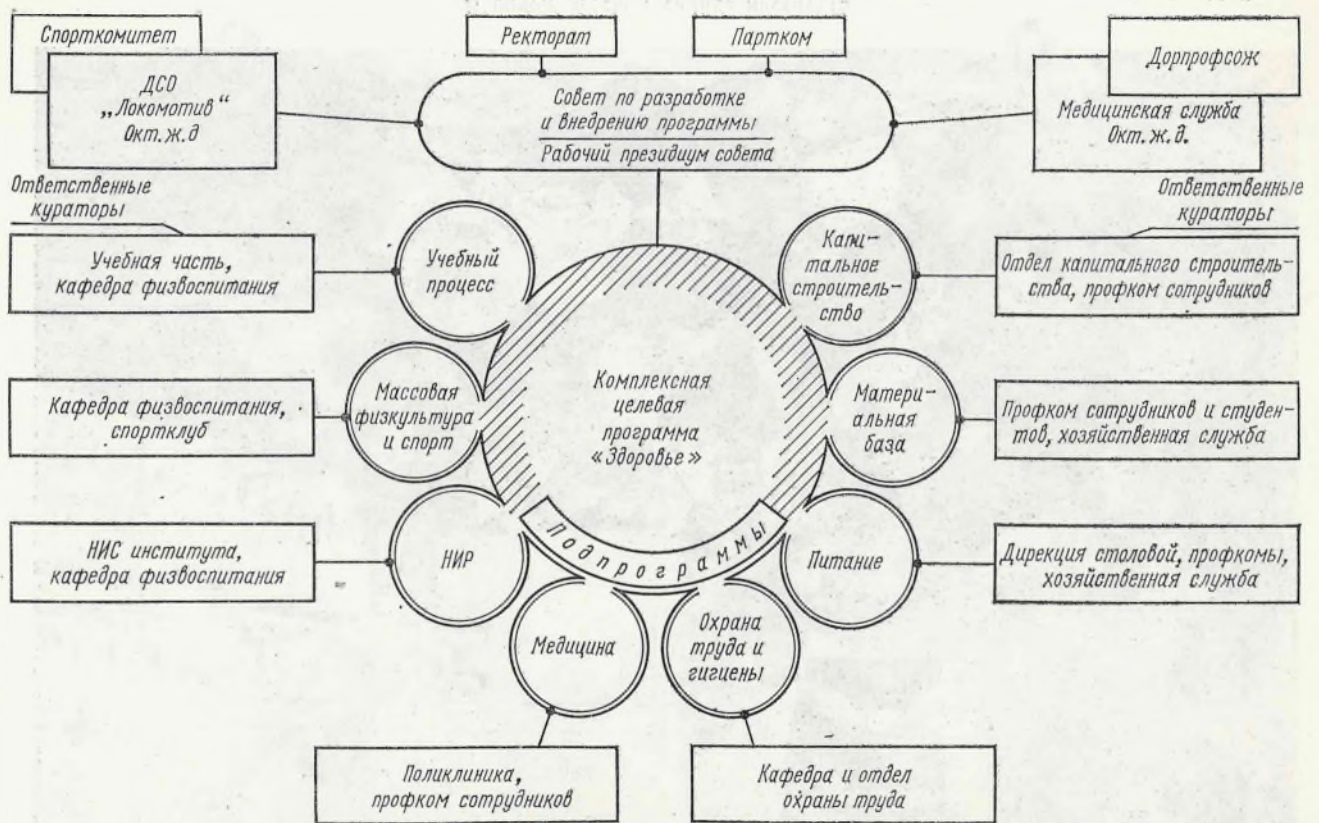
Крупные задачи стоят перед коллективом института по обновлению устаревшего оборудования лабораторий кафедр и учебных мастерских, по реализации целевой программы «Компьютеризация — 90». Программа предусматривает широкое использование на кафедрах и в лабораториях современных средств вычислительной техники, автоматизированных обучающих систем и микроэлектроники. Благодаря инициативе профессоров И. И. Кандаурова и В. В. Яковлева и помощи МПС, выделившего валютные средства, удалось в течение короткого времени создать ряд компьютерных классов. Получила одобрение идея организации специализированного компьютерного центра (зала) с библиотекой программ и консультационным бюро для самостоятельной работы студентов.

В целом интенсивное развитие материальной базы за рассматриваемый период позволило в четыре раза увеличить стоимость основных фондов института (если в 1978 г. она составляла — 13 млн руб., то в 1988 г. — 51,4 млн руб.). Но главное, что следует иметь в виду — это создание условий для реализации перестроенных процессов, естественное формирование психологического тонауса сотрудников и студентов института, их веры в реальность общего и личного труда.

В общем комплексе сложных проблем перспективного развития материальной базы института стержневыми, на мой взгляд, являются, во-первых, вывод с территории института Треста инженерно-строительных изысканий. Необходимые принципиальные решения органов советской власти Ленинграда имеются, но для их реализации надо приложить максимум усилий. Во-вторых, строительство учебных и жилищных объектов в Пушкинском городке института. Не следует также забывать об острой необходимости капитального обновления существующих зданий института и студенческих общежитий, ведь некоторые из них с годами заметно обветшали. В практическом осуществлении этих задач реально можно рассчитывать только на собственные силы института. Недавно созданный хозяйственный строительный участок следует развивать, придав ему статус современного строительно-реставрационного предприятия при ЛИИЖТе.



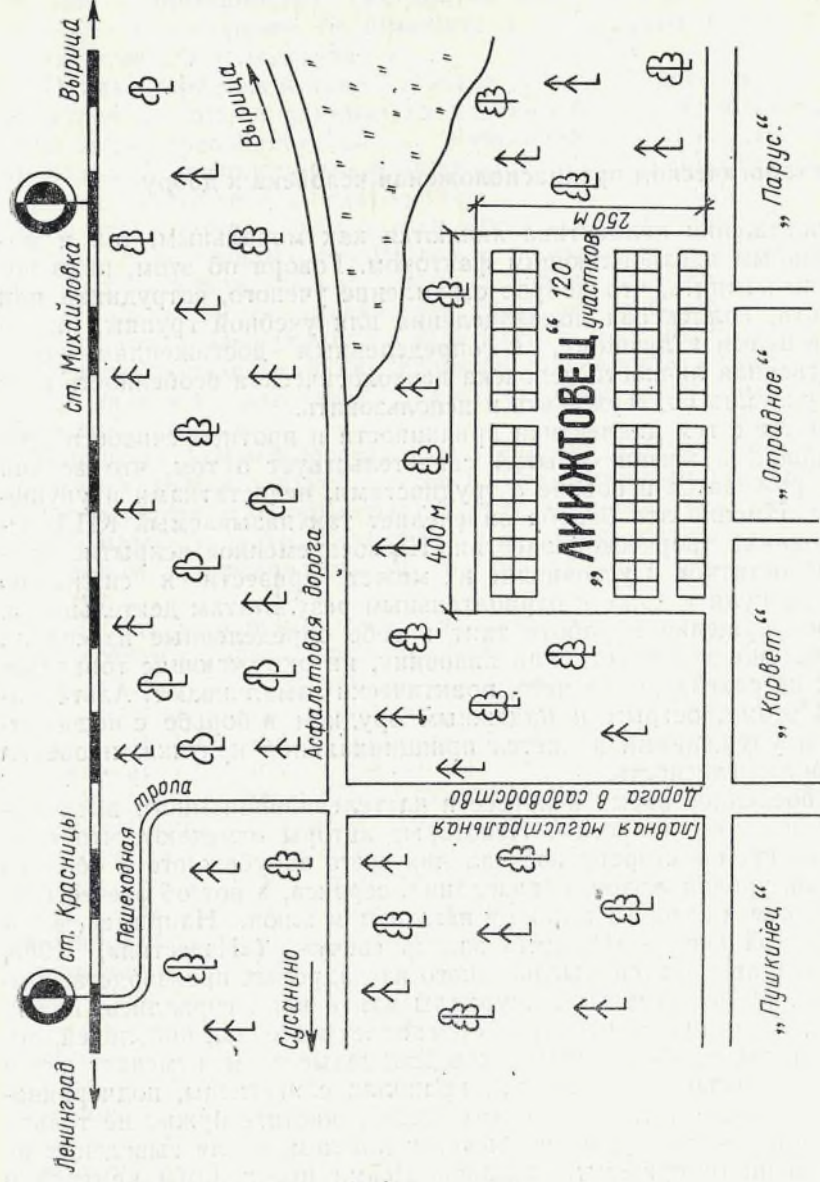
Перспективы развития материальной базы ЛИИЖТа



Целевая программа «Здоровье»



В новом детском садике института



Садоводство ЛИИЖТа вблизи ст. Красницы (Гатчинский район)

6. ДЕМОКРАТИЯ И ГЛАСНОСТЬ В ВУЗОВСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

О психологическом предрасположении человека к добру

Достижения коллектива являются как моральным, так и материальным вдохновляющим фактором. Говоря об этом, надо постоянно помнить, что доброе стремление ученого, сотрудника или студента, коллектива подразделения или учебной группы, института в целом к лучшему, к определенным достижениям — есть свойственная личности человека психологическая особенность и ее надо разумно поддерживать и использовать.

Вместе с тем диалектика причинности и противоречивости происходящих в жизни событий свидетельствует о том, что всякий успех рождается в борьбе с трудностями, недостатками и упущениями. Именно эта борьба определяет так называемый КПД использования творческой энергии. Несвоевременное вскрытие причин недостатков и устранение их может привести к снижению КПД до нуля и даже к отрицательным результатам деятельности. Любое упущение в работе таит в себе определенные издержки. Однако еще хуже, когда ни виновник, ни окружающие товарищи никак не реагируют на него, практически замалчивают. Альтернативой этому, острым и надежным орудием в борьбе с недостатками и упущениями является принципиальная критика, проверка и широкая гласность.

В последнее время в прессе и на телевидении много высказываний по этим вопросам. Некоторые авторы отмечают, что стал заметен крен в сторону восхваления всего зарубежного в области техники, уровня жизни, образования, сервиса, а вот об отечественном пишем и говорим только в негативном ключе. Например, в полемической беседе «Не дать задуть свечу» («Известия», 1989, 4 марта) приводится мысль одного из кадровых производственников: «... Многие газеты и журналы как с цепи сорвались, прямо состязаются друг с другом, кто раскопает материал побольней, посенсационней». Между тем еще в двадцатые годы, отмечает автор статьи, в выработанных тогда правилах сангигиены, подчеркивалось, что умываться и содержать себя в чистоте нужно не только отдельному человеку, но и обществу в целом, а для выведения из общественного организма шлаков весьма необходимы критика и гласность.

Словом, гласность предполагает не только высвечивание негативного, но прежде всего показ положительного в на-

шей жизни, большой созидательной работы. При этом важно подчеркнуть, что широко используемый сейчас плюрализм мнений не освобождает любого человека от ответственности, ибо чем больше демократии — значит больше ответственности, больше прав — это больше и обязанностей. Так кратко можно представить психологическое соотношение позитивного, т. е. доброго, и негативного в деятельности коллектива.

Однако вернемся к нашей вузовской деятельности. В институте накоплен и опыт, и данные социологических исследований среди студентов, преподавателей и выпускников-производственников, проводимых психологической службой (кафедрой прикладной психологии, ректоратом и факультетами). В печати, включая газету «Наш путь», немало публикуется критических материалов о недостатках и негативных тенденциях в подготовке и использовании молодых специалистов как в вузе, так и на производстве. Повсеместно наблюдается критическое снижение престижности инженерного труда. Перестройка в вузе идет, а доля недобросовестных студентов, проявляющих недисциплинированность и пренебрежение к знаниям, нравственным и культурным ценностям, пока не становится меньше.

Приведем некоторые результаты анкетирования и экспресс-интервью студентов и преподавателей. Они вызывают большую озабоченность. На некоторых факультетах, например, мостовом, 40 % опрошенных студентов отметили отсутствие реальных перемен в учебном процессе, особенно по организации самостоятельной работы.

На ряде кафедр механического, электротехнического и других факультетов студенты плохо отзываются о лекциях отдельных преподавателей, однако реакция кафедр на оценки и мнения студентов далеко не однозначна, а иногда и прямо противоположна. Например, на Ученом совете строительного факультета тайным голосованием (с участием студентов — членов совета) были отклонены не учитывавшие мнение студентов решения одной из кафедр о прохождении конкурсного переизбрания двух преподавателей. Вероятно, не случайно около половины опрошенных студентов выразили неудовольствие тем, что кафедры, факультеты и учебная часть слабо реагируют на их мнения, просьбы и замечания по учебному процессу. Отмечается и такое, когда коллективы учебных групп, наблюдая упорное безделье отдельных сокурсников, принимают решение об отчислении, однако деканаты и кафедры не всегда своевременно их поддерживают. Д. И. Менделеев, читавший лекции по химии в нашем институте и оставивший богатое научное наследие, включая работы по экономике и тарифам на железных дорогах, отмечал, что неуспевающие и неспособные к успехам лица не должны иметь никакого касательства до высших учебных заведений, которые ни под каким видом нельзя, для общего блага, смешивать с благотворительными учреждениями.

Тревожно, когда комсомольские организации, преподаватели и деканаты не реагируют должным образом на случаи выпивок

студентов и даже на сообщения из медвытрезвителей! Оправданием этому служит известный стереотип, что это в первый раз, в будущем он (или она, что особенно настораживает) сделает выводы. Но, к величайшему огорчению, бывает и трагическое, когда выводы делать поздно. Может быть все это результат прежней боязни отсева студентов? Нет, такой вопрос, как известно, полностью снят. Более того, по численности инженеров наша страна, имея 5,5 % населения всей планеты, выпускает почти половину всех инженеров, однако их производительность и престижность значительно ниже, чем в развитых странах Запада. Понятно, что акцент в знаниях и поведении студентов решительно должен быть смещен на качество.

Нередко встречаются факты явной служебной неисполнительности или некомпетентности, которую виновные пытаются аргументировать благими намерениями, а руководители делают вид, что не замечают. Общеизвестна, например, инициатива студентов, самостоятельно оборудовавших в общежитиях специальные комнаты здоровья с легкими снарядами для спортивных упражнений. Все были довольны, однако студенты-инициаторы окончили институт и уехали на работу, а оставленное ими доброе наследие предано забвению. Почему же студсоветы общежитий, кафедра физвоспитания не обеспокоены этим?

В чем можно видеть главные причины этих и подобных им недостатков?

Во-первых, просматривается явный разрыв между словом и делом. Часто говорится одно, а делается другое (или не делается вовсе). Притупилось чувство ответственности, исполнительности руководителей всех уровней по выполнению коллегиально принятых решений и порученных дел.

Во-вторых, положительное отношение наших людей к перестройке объективно растет. Но одновременно наблюдается тенденция снижения доли активных тружеников, энтузиастов созидательного процесса. Получается, образно говоря: «Один в бороне, а трое в стороне». Так, например, получилось с общественным советом заведующих учебными лабораториями института: бурно помитинговали, на этом и остановились. Все еще заметен потребительский, иждивенческий подход студентов и сотрудников к жизни, общественным делам. Этому в какой-то мере способствовал акцент в речах руководителей Госкомобра — стипендия должна назначаться студентам только по критерию знаний. Но ведь процесс формирования инженера как человека включает и другие важные компоненты и решать стипендиальные вопросы лучше самим студенческим коллективам. Все более заметными становятся утонченные демагогические приемы.

В-третьих, конфликтные ситуации в отдельных подразделениях, возникающие вследствие несамокритичности, чрезмерных амбиций и взаимной нетерпимости их участников, например, на кафедрах вагонов, строительного производства, на заочном факультете. Это болезнь коллектива и отдельных лиц (в прямом и переносном

смысле), ее надо лечить, а еще лучше — предупреждать. К сожалению, отдельные руководители в пылу полемики допускают некорректность или бестактность, вызывающие подчас обиды. Как поступать в этих случаях? Мне, например, не забыть неожиданно возникшую в Ленинской аудиторией ситуацию, когда я в докладе, вероятно, неудачно выразил критическую мысль и обидел зав. кафедрой проф. Н. Н. Маслова. Тут же последовала его острая реакция. Ну, а что же дальше? Не задумываясь, я публично принес извинение, и конфликт был исключен. Уверен, что принципиальность и требовательность во взаимоотношениях на любом уровне могут и должны сочетаться с добротой и уважительностью.

Возрождение нравственности человека — ключ к продвижению вперед

Если глубоко анализировать происходящие в системе народного образования явления, то неизбежно придешь к выводу, что сейчас главное значение имеют нравственность, культура, гуманность учителей школы, преподавателей вуза, их учащихся и студентов. Гуманизм — это, прежде всего, доброта и справедливость.

На всех этапах человеческой истории, в судьбе любого государства народная нравственность и совесть, как важнейшие критерии духовной жизни, играли определяющую роль. Среди многих публикаций по этому вопросу обстоятельно и аргументированно поделился своими мыслями писатель Борис Васильев в очерке «Люби Россию в нелогоду» («Известия», 1989, № 17). В прежние времена честь, порядочность, честное слово были жизненными установками, духовной потребностью человека и весомее какого-либо документа.

Приведем некоторые исторические факты. В 1887 г. по приказу петербургского губернатора Трепова был наказан розгами политический заключенный Боголюбов. Через полгода Вера Засулич выстрелом из револьвера тяжело ранила Трепова, объяснив следствию и суду, что она не могла смириться с поруганием человеческого достоинства. Царский суд присяжных под воздействием защитительной речи выдающегося адвоката А. Ф. Кони вынужден был оправдать В. Засулич. Публика в зале суда, стоя, аплодировала этому решению.

Питомцы института — декабристы братья Сергей и Матвей Муравьевы-Апостолы, Г. С. Батеньков — яркие примеры высокой чести и нравственности. Профессор П. П. Мельников, строитель первой двухпутной магистрали Петербург—Москва, на свои сбережения построил на ст. Любань школу-интернат для детей железнодорожников, дом-приют для престарелых и завещал средства на их содержание. Разве это не проявление искреннего милосердия, столь необходимого и возрождаемого сейчас. Кстати, настало время подумать и создать музей-комнату П. П. Мельникова на ст. Любань.

В 1921 г. в Москве была арестована и осуждена группа анархистов. В это время умер их идейный вождь — князь П. А. Кропоткин. Узнав о его смерти, заключенные анархисты испросили разрешение проститься с ним и были отпущены под честное слово. Все как один вернулись с похорон в тюрьму.

В памяти народов нашей Родины никогда не померкнут яркие примеры чести и высокой нравственности советских людей в грозные дни Великой Отечественной войны.

Нравственность невозможно разложить на правила, параграфы и выучить их. Она существует по закону живых тел и может быть высокой, одухотворенной или низкой, ущербной. Формирование, впитывание ее ценностей каждым человеком, начиная с младенческого возраста и всю последующую жизнь, — первейшая задача общества, его системы народного образования, особенно вуза.

К сожалению, действительность наших дней полна примерами падения человеческого достоинства, чести и нравственности. Это особенно заметным стало в молодежных общежитиях.

В историческом наследии ЛИИЖТа, его традициях немало имеется ярких примеров богатой духовной жизни студенчества и питомцев. Они широко используются в нашей системе воспитательной работы — через лекции и личное общение с профессорами и преподавателями, многообразные формы гуманитарного факультета, спорт и самодеятельность, совместные встречи с выпускниками. Уверен, что все это положительно отражается на духовном облике и жизненной позиции лиижтовцев.

В реальной действительности случаются и срывы. Однажды после торжественного вручения дипломов выпускники прескверно вели себя в общежитии, уронив человеческое достоинство. Там же мною было предложено — вернуть на следующий день дипломы в институт. Было сомнение, принесут ли? Все четверо добровольно сдали свои дипломы. Спустя полгода, учитывая хорошую работу в депо, дипломы им были возвращены. Однако порою юноши и понятия не имеют о мужской чести. После трагической гибели девушки в мужской комнате общежития виновник счел возможным остаться студентом и настойчиво добивался этого.

Бездуховность молодежи сейчас прогрессирует. Этому способствуют показы сомнительных программ, фильмов и видеосалоны. При этом растет число «интеллектуалов», которые беспрепятственно оправдывают бесстыдство и проталкивают его в среду студенческой молодежи. Что вуз может активно противопоставить этому? Об этом речь пойдет в следующих главах и приложениях.

7. ПЕРЕСТРОЙКА УЧЕБНО-ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПРОЦЕССА

Целевая программа «Поиск». Идеи непрерывного образования: ШКОЛА—ПТУ—ТЕХНИКУМ—ВУЗ. ТЕХНИЧЕСКИЙ ЛИЦЕЙ при ЛИИЖТе

Перестройка — слово старинное и простое, но сейчас оно наполнено новым содержанием, относящимся к личности конкретного человека, его жизненной позиции и общественно-трудовой активности. Перестройка — это прежде всего самокритичный анализ через призму коллектива и осознанная порядочность, проявляемая в практических делах, мыслях и поступках и оцениваемая по гражданственным критериям цивилизованного общества.

Что же делается на этом главном направлении, в чем суть поиска, опыта и предложений ЛИИЖТа?

В последние годы значительно увеличился отсев студентов вузов из-за неуспеваемости. Растет число студентов, успешно сдавших вступительные экзамены, но уже на первой или второй экзаменационной сессии они проявляют свою полную несостоятельность в знаниях и вынуждены поэтому оставлять вуз.

Известно, что физиологические и умственные способности студентов неодинаковы. Одному легко даются вузовские науки, а другому с трудом. Бывает, что эти науки и вовсе не по плечу. Однако ритмичный и более усердный труд не столь одаренного способностями студента, поддержка преподавателя, подлинная увлеченность и дисциплинированность могут привести к желаемой цели.

Вместе с тем нередко бывает и такое, когда студенты, обладая заурядными способностями, систематически пропускают занятия, не утруждая себя постижением знаний. При отсутствии должного контроля и требовательности преподавателей и явном попустительстве со стороны сокурсников такие студенты кое-как выходят на экзаменационную сессию, а дальше действуют по известному правилу бездельников:

«Давно пора понять —

Неважно, что ты знаешь, как ты учишь.

Проси, всегда проси, поставить пять,

Тогда, быть может, троечку получишь!»

Так незаметно растет число случайных студентов. Их юность все более наполняется бездельем и всевозможными ухищрениями на зачетах и экзаменах. Такой выпускник в общей массе окончивших институт направляется на производство, которое должно выплатить вузу за него 3000 руб. Можно ли не замечать подобного; мириться с таким положением?

В ЛИИЖТе разработана и уже несколько лет последовательно осуществляется учебно-воспитательная программа «Поиск». Ее цель состоит в органическом сочетании создания необходимых условий для творческой учебы студентов и внимательного отношения к ним с их личным трудом, высокой требовательностью, персональной и коллективной заинтересованностью и ответственностью. Эта программа возникла еще в начале 80-х годов и опиралась на постоянное взаимодействие института, его филиалов и УВП с одной стороны, и учебных заведений, предприятий Октябрьской железной дороги, а также подшефных школ Октябрьского района Ленинграда, — с другой. Институт организовал факультет «Юный железнодорожник» и сеть подготовительных курсов школьников и рабочей молодежи. Они действовали и на ряде железнодорожных узлов. Кафедры и филиалы вели в них широкую профориентационную работу на предмет поступления в институт. В 1986—1987 гг. была организована заочная инженерно-математическая школа при ЛИИЖТе и отделе учебных заведений дороги, которая особенно хорошо проявляет себя в летне-оздоровительный период на базе отдыха одного из пионерских лагерей. В последующем образовался конкурс учащихся ряда школ для поступления в эту заочную школу. Многие из ее выпускников учатся сейчас в институте.

30 августа 1987 г. по инициативе ЛИИЖТа и Октябрьской железной дороги в Ленинской аудитории института состоялся педагогический форум членов Ученого совета, директоров школ, ПТУ, техникумов, а также руководителей Дорпрофсожа и ГУКУЗа МПС. На нем был создан региональный педагогический совет непрерывной системы образования. Тогда же было положено начало деятельности технического лицея на базе школы № 229 Октябрьского района. В этом нелегком деле особенно проявили инициативу и настойчивость декан факультета И. П. Киселев и начальник отдела учебных заведений Г. И. Баев.

Опуская детали сделанного по программе «Поиск», отметим наиболее существенные практические выводы.

1. Будущий студент более целенаправленно формируется в довузовской системе подготовки и профориентации абитуриентов, опирающейся на общеобразовательные школы, технический лицей и техникумы. Наряду со свободным приемом в институт, все больше оправдывает себя прием по рекомендациям педагогических советов упомянутых учебных заведений на основе прямых договоров с железными дорогами, предприятиями и стройками. Последнее имеет особое значение для повышенного стипендиального обеспечения. Отличникам техникумов, обучавшимся по новым скоорди-

нированным учебным планам и поступающим в институт по своей специальности, предоставляется возможность учиться на II курсе (с последующим изучением необходимых предметов I курса). Вместе с тем, с учетом накопленного ранее опыта, можно утверждать, что лиц, окончивших техникумы с отличием, а также проработавших на производстве установленный срок, целесообразно принимать в отдельные группы со специальным для них учебным планом и сокращенным сроком обучения.

2. Приоритет в подготовке действительно высококвалифицированных специалистов с фундаментальным инженерным кругозором и нравственными устоями принадлежит, как всегда было в высшей школе, составу профессоров, их педагогическому мастерству и личному обаянию. Однако более полное использование потенциала профессоров и преподавателей возможно при оснащении лабораторий современной техникой, вовлечении студентов в исследовательскую работу на кафедрах, в конструкторских бюро, научных отрядах, при широком развитии самостоятельной работы студентов под контролем преподавателей. В ЛИИЖТе на решение этих задач направлены целевые программы «Подготовка докторов наук», «Компьютеризация — 90», «Деловые игры», «Гуманитаризация инженерного образования» и перестройка учебно-производственной практики. Об этом речь пойдет далее.

3. Для контроля многообразной работы в вузе оправдано использование системы аттестаций, которая включала периодическую аттестацию, проводимую дважды в семестр (промежуточную и после экзаменов), и итоговую, проводимую после окончания I и IV курсов. Работа аттестационных комиссий строилась на основе гласности и с участием студенческого актива. По результатам аттестации широко применялись выработанные в институте меры поощрений, а также система санкций. Например, по результатам аттестации на I курсе предусматривался (для неаттестованных студентов) перевод в техникум (по желанию на II курс) или отчисление. После IV курса аттестационная комиссия могла принимать решение о досрочном выпуске некоторых студентов в качестве техника путей сообщения (как это делалось в институте в прошлом).

4. Программой «Поиск» предусматривается организация дифференцированной, углубленной подготовки студентов по специальным разделам высшей математики, иностранным языкам, работе с компьютерной техникой и по другим предметам. Такая подготовка строится на факультативных началах по желанию студентов, проявляющих способности и увлеченность этими предметами. Она должна учитываться (стимулироваться) при распределении выпускников на работу и направлении в аспирантуру. В современных условиях целевой подготовки специалистов по заказам производства представляет интерес опыт мостового факультета 70-х годов по выпуску инженеров с углубленным изучением фундаментальных дисциплин (идеи кафедр строительной механики, проф. А. П. Филин). Специалисты, получившие такую подготовку,

направлялись в организации для ведения научных исследований и автоматизированного проектирования искусственных сооружений.

Уместно заметить, что после выступлений руководителей Госкомобра СССР по телевидению и в печати о свободном посещении лекций, некоторые студенты, да и отдельные преподаватели, поняли это как свободу для безделья. Хочется возразить по этому поводу. В прежнее время в высшей школе не было даже такой терминологии. Вуз — это государственное учреждение, где получают знания, приобщаются к культуре, и учиться в нем можно только при осознанной потребности, внутреннем стремлении к знаниям. Свобода — это выбор вуза, специальности, лектора по тому или иному предмету. Свободы без обязанностей не существует.

5. Выражением происходящей перестройки обучения является заметное увеличение объема самостоятельной работы студентов под контролем и при методической помощи преподавателей. Расширилось внедрение активных методов обучения в виде деловых игр и анализа конкретных производственных ситуаций, перенос части занятий из аудитории и лабораторий на производство, в учебно-научно-производственные комплексы.

Высокая эффективность этих методов организации учебного процесса подтверждается оценкой готовности студентов к экзаменационным сессиям. В потоках, где проводился эксперимент с организованной самостоятельной работой (например, на строительном факультете), студенты успешно и своевременно сдали зачеты и курсовые проекты. Студенты же других потоков, обучавшиеся без самостоятельной работы, подошли к сессии менее подготовленными. Разница в знаниях оказалась весьма ощутимой, что свидетельствует о положительном эффекте самостоятельной работы студентов.

О новых учебных планах

Учебный план всегда был и является главным нормативным документом для организации учебного процесса в вузе. Ранее учебный план по той или иной специальности разрабатывался по заданию ГУУЗа рабочей группой ученых, согласовывался с соответствующим главком МПС и утверждался министром высшего образования СССР. Таким образом, он являлся обязательным для всех вузов отрасли и внесение изменений не допускалось. Вероятно, считалось, что обязательность для всех вузов и регионов исполнения единого учебного плана должна автоматически обеспечить одинаковое качество подготовки специалистов.

Жизнь показала, что централизованный подход к составлению и реализации учебных планов лишает вузы свободы в разумном учете своих региональных и экономических особенностей, а также накопленного собственного научно-методического опыта. Ситуация сложилась явно парадоксальная, она противоречила ленинскому диалектическому принципу: единство должно быть в главном.

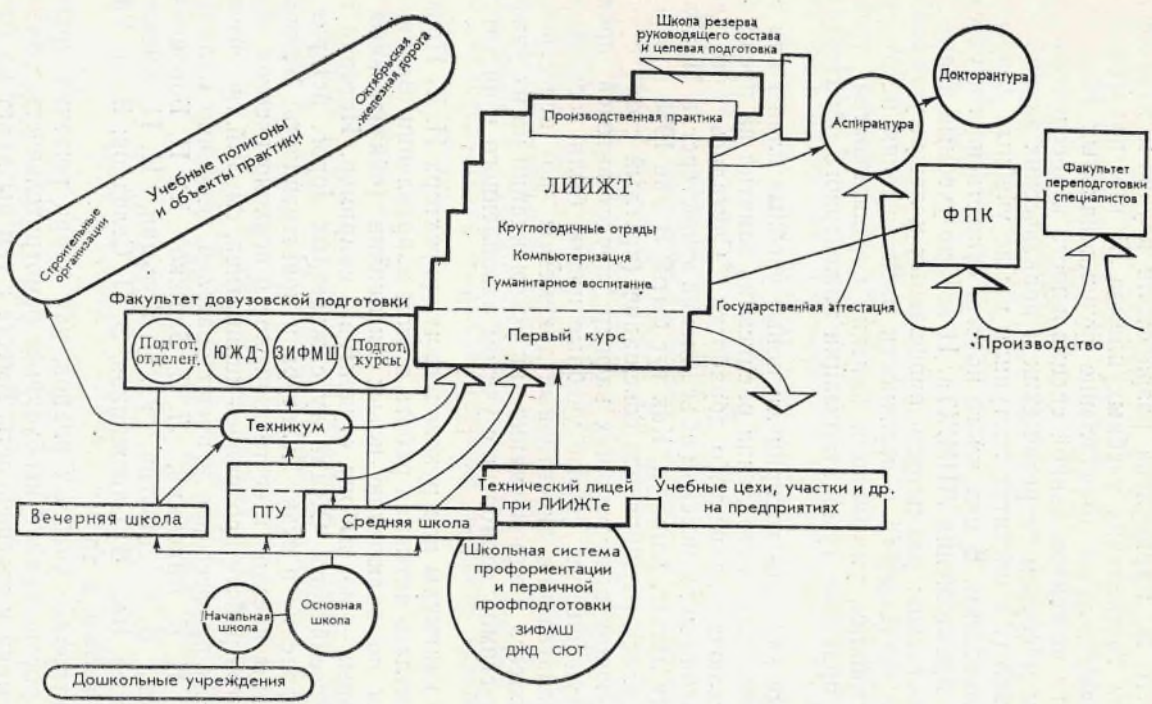
основом, а в частности, в деталях — многообразии, социалистический плюрализм! Что касается ЛИИЖТа, то на протяжении длительного времени при поддержке ГУУЗа МПС шла творческая борьба за это право. Группа сотрудников института под руководством проф. А. В. Каракулева разработала научно-методические рекомендации составления учебных планов. В них предусматривалось предварительное определение функциональных обязанностей будущего инженера данной специальности и обеспечение его необходимым массивом теоретических и практических знаний.

Весной 1988 г. в институт поступили новые учебные планы по всем специальностям. В них много нового, существенного, учтены и некоторые предложения ЛИИЖТа. И все же учебные планы не лишены недостатков: размытость профильных целевых установок, спорность по системности и логичности расположения некоторых учебных дисциплин, унификации близких специальностей, производственной практике, гуманитаризации инженерного образования и др.

Некоторые кафедры восприняли новые учебные планы как готовый документ для составления расписания занятий на предстоящий год, исключая какие-либо доработки. Считалось, что все сделано в учебно-методическом объединении министерства. Приближалось время летних каникул. Как тут быть? В мае 1988 г. в ректорате состоялось расширенное совещание (круглый стол) с участием заведующих выпускающих кафедр, представителей производства и студенчества. Новые учебные планы были восприняты как основополагающие директивные документы по перестройке учебного процесса и одновременно как рекомендации по их унификации и допустимой доработке с учетом накопленного в институте опыта.

В летние каникулы под руководством проректора И. В. Прокудина развернулась активная работа в этом направлении. Возникли предложения по включению новых дисциплин (обязательных и факультативных — по выбору студентов), например, История государства Российского; Общий курс железных дорог, история и традиции отрасли и вуза; Культура и нравственность; Безопасность движения поездов и ее техническое и психологическое обеспечение. В этой работе проявилась инициатива, смелый творческий подход многих профессоров и преподавателей, особенно молодых. Среди них Н. К. Анисимов, Л. С. Блажок, Ю. П. Бороненко, Н. С. Бушуев, В. В. Длоугий, Ю. Г. Козьмин, И. П. Киселев, В. М. Суходоев, Вал. В. Сапожников, Э. П. Селедцов, В. Л. Уралов, П. П. Якубчик и др.

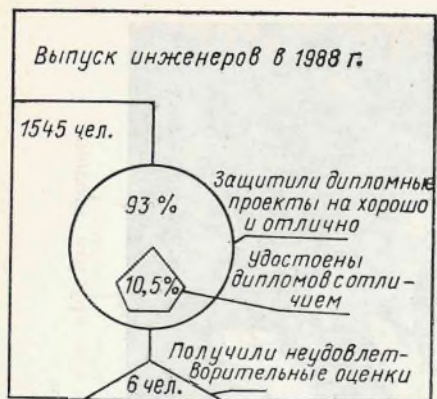
В корректировке учебных планов, как и при решении других важных вопросов, крайне необходимы осмотрительность, товарищеская полемика и взвешенность. Вместе с тем вызывает настороженность допускаемое авторитетными полемистами откровенное отторжение новых инициативных предложений без какой-либо серьезной аргументации. Думаю, что при обсуждении вопросов перестройки учебного процесса, включая и военную подготовку,



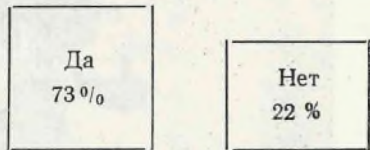
Принципиальная схема осуществления непрерывного образования на Октябрьской ж. д. и в ЛИИЖТе



Творческая полемика профессоров, производственников и студентов «За круглым столом»
Обсуждение проблем качества подготовки инженеров



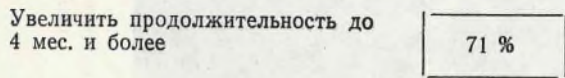
Если бы Вам вновь довелось выбирать вуз, поступили бы в ЛИИЖТ?



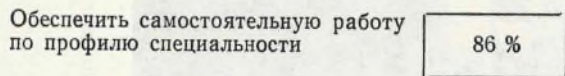
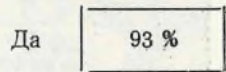
Отзывы выпускников о преподавателях



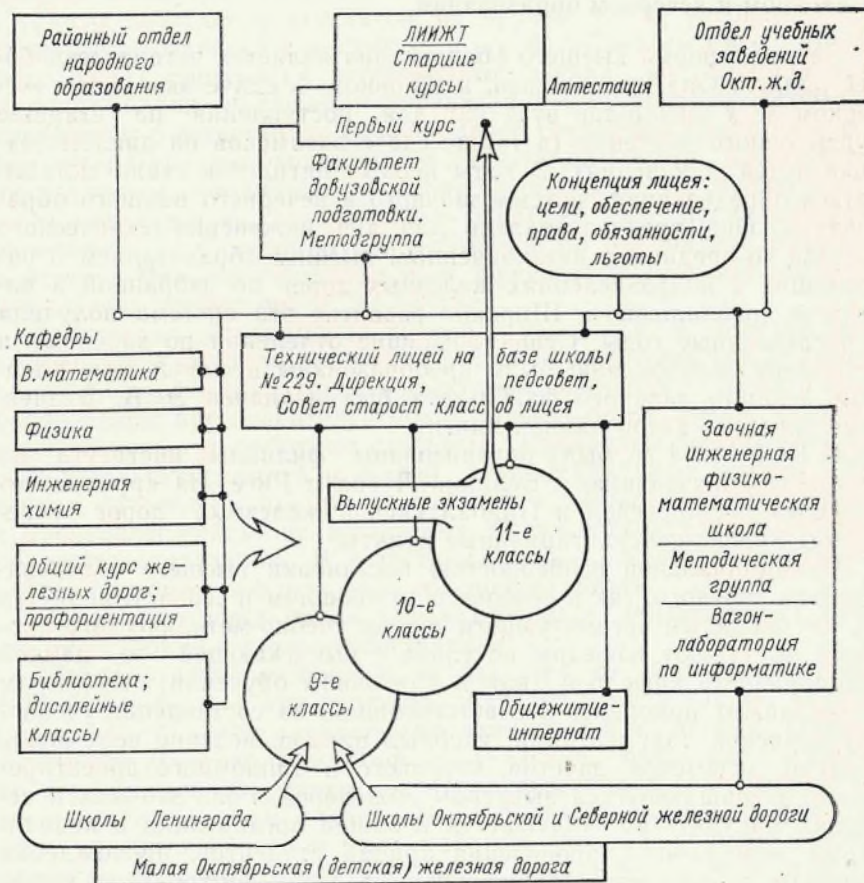
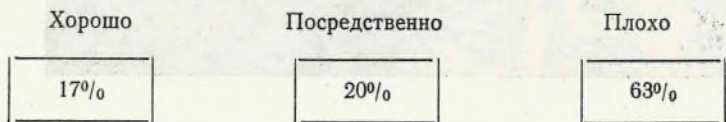
Предложения по производственной практике:



Одобряете ли Вы курс на гуманитаризацию инженерного образования?



Как Вас, выпускников, приняли на производстве?



Организационная схема технического лицея при ЛИИЖТе и Октябрьской ж. д.

полезна практика проведения встреч преподавателей, студентов и производственников (например, за круглым столом) на демократической основе.

На недавно прошедшем Всесоюзном съезде по народному образованию вузам делегированы большие права и полномочия. Использовать их при рассмотрении и утверждении учебных планов — благородная задача Ученого совета и ректората института.

О заочном и вечернем образовании

Заочная форма высшего образования является исторически более ранней. Она выражалась, в основном, в сдаче экзаменов экстерном всех дисциплин вуза или для поступления на старшие курсы очного обучения (а также сдаче экзаменов на диплом техника путей сообщения). В годы первых пятилеток стала складываться определенная система заочного и вечернего высшего образования. Она предназначалась для лиц инженерно-технического состава со средним и незаконченным высшим образованием и работавших в подразделениях железных дорог по избранной в институте специальности. Широкое развитие эта система получила в послевоенные годы. Существовавшие отделения по заочному и вечернему образованию были преобразованы в факультеты (первым деканом заочного факультета был назначен Э. В. Будаев, а вечернего — автор данной книги).

В 1961—1964 гг. были организованы филиалы института по заочному образованию в Великих Луках и Риге. На крупных отделениях Октябрьской и Прибалтийской железных дорог учреждены Учебно-консультационные пункты.

Принципиальной особенностью постановки высшего образования, как заочного, так и вечернего (в прошлом и сейчас), является то, что основным организующим звеном учебно-методического процесса выступают кафедры во главе с выпускающей по данной специальности кафедрой (как и при очном обучении). Кафедрам принадлежит приоритет и ответственность за составление учебно-методической документации, учебных планов, ведение всех видов занятий, экзаменов, зачетов, курсового и дипломного проектирования, завершающегося выпуском инженеров. Роль заочных и вечерних факультетов заключается в общей организации и координации этой работы, проведения приема студентов, прохождения обучения и выпуска, а также осуществление контроля за ходом учебного процесса. Все это делается во взаимодействии с кафедрами и предприятиями, где трудятся студенты. Причем важным условием является работа студентов по той специальности, по которой они учатся в институте. Нарушение основополагающих принципов вечернего и заочного образования, какими бы мотивами они не объяснялись (перестройкой, совершенствованием и т. д.), просто недопустимо.

Как же сейчас перестраивается работа вуза, на что следует обратить внимание?

В последние годы стала все более ощущаться тенденция, когда некоторые студенты-производственники стали поступать на заочный факультет не столько ради приобретения знаний, сколько для получения дипломов или отметки в анкете «учится в вузе». Это выражалось в том, что после сдачи вступительных экзаменов и конкурсного зачисления они не проявляли активности в самостоятельном учении. В связи с этим в конце 70-х годов была введена учебная аттестация студентов-заочников после первого курса, суть которой заключается в следующем.

После зачисления студентов, на первом же их учебном сборе (в сентябре-октябре) в институте и его филиалах (в Риге и Великих Луках) проводятся установочные лекции по дисциплинам учебного плана, включая и организационные вопросы, особенно предстоящую аттестацию. Одновременно студентам выдается учебная литература, необходимая для занятий на I курсе. Кроме того, им вручается методическое пособие-руководство: что нужно знать и как организовать самостоятельную работу. Оно специально разработано и опубликовано для заочников по инициативе бывшего директора Рижского филиала Я. А. Крейцберга и декана заочного факультета профессора В. А. Коугия.

Аттестация студентов-заочников проводится в соответствии с утвержденным Положением специальной комиссией под руководством деканов факультетов, директоров филиалов в составе преподавателей, представителей общественных организаций, включая производство, где работают студенты. Основанием аттестации служат результаты зимней и летней экзаменационных сессий. По итогам аттестации принимается решение: аттестован, аттестован с предупреждением, не аттестован. В последнем случае студент подлежит отчислению. В аттестации можно видеть истоки перестройки, процесс которой надо совершенствовать.

Каковы же перспективы заочно-вечернего образования, цели его перестройки и пути осуществления?

Инженер путей сообщения, независимо от формы обучения (дневной, вечерней или заочной) получает один и тот же диплом и должен обладать адекватными знаниями и навыками. Однако у студента вечернего или заочного отделения, обучающегося в вузе по профилю своей работы, есть существенное преимущество: он воспринимает и осмысливает знания более основательно, чем студент дневного обучения (без рабочего стажа), и практические навыки у него также богаче. Опыт же самостоятельной творческой работы, накопленный в процессе обучения, неоценим в последующем непрерывном образовании. Свидетельством тому является успешная работа многих выпускников вечерне-заочной системы на предприятиях транспорта и строительства в качестве ведущих инженеров. Анализ замещения инженерных должностей в линейных подразделениях железных дорог, особенно в глубинках, расположенных вдали от крупных городов, дает объективные подтверждения жизненности заочной формы высшего образования, когда студентами являются местные способные работники.

Вместе с тем случайный студент-заочник или вечерник, работа которого не соответствует избранной в институте специальности, а также не обладающий необходимыми способностями и трудолюбием, не в состоянии нормально окончить вуз. В этом случае диалектика возможности и действительности говорит о том, что каждый работающий имеет право получить высшее образование без отрыва от производства, но воспользоваться этим правом не всем под силу.

Приведенная аргументация, опыт ЛИИЖТа и других вузов позволяет сделать следующие общие выводы:

во-первых, безотрывная форма высшего образования имеет устойчивую перспективу, а сложившееся в институте соотношение ее с дневной формой как 0,6 (дневная): 0,4 (вечерне-заочная) соответствует среднестатистическому нормативу по вузам страны;

во-вторых, план приема и контингент студентов по вечернему и заочному обучению должны формироваться вузом совместно с транспортными организациями нашего региона — основными заказчиками подготовки кадров. Это соответствует установкам всесоюзного съезда по народному образованию;

в-третьих, главное внимание должно быть уделено перестройке учебного процесса, повышению качества всех видов занятий и обеспечения современными техническими средствами обучения, особенно компьютерной техникой. В постановке всей этой работы основными звеньями системы должны быть студент — кафедры — факультет. Недавнее создание линейных факультетов усилило их самостоятельность и престиж. Однако заочный факультет в Ленинграде был и остается головным, ему принадлежит учебно-методическое руководство всей заочной системой ЛИИЖТа. Любые промежуточные структурные образования, минуя этот факультет, не соответствуют упомянутым выше принципам;

в-четвертых, вечерняя (очная) форма высшего образования представляет собой разновидность дневной формы. Она строится из расчета 16 ч в неделю обязательных занятий с преподавателем, и поэтому по сравнению с заочной формой имеет увеличенный штат преподавателей. Заочники же пользуются льготным отпуском большей продолжительности, что справедливо. Учитывая это, механически переносить уклад жизни вечернего факультета на заочный (или наоборот) нельзя. Вместе с тем в самой заочной системе не только допустимы, но и весьма целесообразны вечерние занятия (один, два, а то и три дня в неделю) — по желанию и возможностям студентов.

Именно нарушение отмеченных принципов, преждевременность явились негативной стороной эксперимента, суть которого состояла в передаче студентов-заочников I курса Ленинградской зоны для обучения на вечернем факультете. При этом должной подготовки и обеспечения учебного процесса студентов-заочников сделано не было. В результате из 120 заочников были переведены на второй курс только 9 человек. Уроки и выводы не следует предавать забвению.

8. КРУГЛОГОДИЧНЫЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ ОТРЯДЫ СТУДЕНТОВ

Качество подготовки специалистов с высшим образованием повышается при органичном соединении учебы с производственным трудом студентов непосредственно на рабочих местах. Решение этой сложной проблемы (в условиях жестких ограничений и скованности рамками учебного плана) было найдено в результате многолетнего творческого взаимодействия института с Октябрьской железной дорогой и проявления студенческой инициативы. Создание круглогодичных студенческих отрядов «Смена», «Ладога» и других символизирует возрождение замечательных студенческих традиций первых пятилеток и послевоенных лет.

Вот уже шестой год успешно работает первый в стране круглогодичный отряд студентов-проводников «Смена», обслуживающий скорый поезд № 25/26 Ленинград—Москва. Его работа не прекращается ни в праздники, ни в дни экзаменационных сессий и каникул. Каждый вечер гостеприимно встречают студенты отряда пассажиров на перронах Москвы и Ленинграда. Вначале было немало трудностей. Некоторые производственники, да и сотрудники института не только сомневались в прогрессивности почина, но тем или иным способом пытались притормозить его. Однако неукротимый энтузиазм студентов, трудолюбие и патриотизм, руководство и помощь общественных организаций, чувство ответственности помогли им выстоять, особенно в первую суровую зиму, и заслужить признание железнодорожников и, что особенно важно, пассажиров. Да и учиться студенты стали лучше, хотя вынуждены пропускать два-три дня занятий в месяц. Главное же значение этого отряда состоит в том, что он формирует личность будущего инженера, вникающего в проблемы железнодорожного транспорта и оказывающего реальную помощь производству еще в студенческие годы.

Свою трудовую деятельность отряд начал 5 ноября 1984 г. Шефство над отрядом взяла газета ленинградских комсомольцев «Смена». От ее названия и получил отряд свое имя. Структурно-функциональная схема студенческого отряда показана на помещенной в книге иллюстрации.

Отряд «Смена» сегодня — это более 240 студентов-проводников, разделенных на 16 линейных бригад, формируемых по факультетскому принципу. Во главе каждого линейного (поездного или рейсового) подразделения стоит освобожденный командир, назначаемый штабом. Работой сводного отряда «Смена» руководит

производственный отдел института и студенческий штаб (на общественных началах). Основным организационным документом является график работы поездных отрядов на месяц, который составляется штабом с учетом пожеланий студентов. При этом занятость каждого студента в месяц не должна превышать две-три поездки. В отряде работают только успевающие студенты, их средний балл по итогам экзаменационных сессий выше, чем средний по институту.

Работа отряда в вагонном участке строится на основе хозяйственного договора. Студенты принимаются на постоянную работу с неполным рабочим временем по направлению штаба отряда. Предварительно студенты проходят производственное обучение по утвержденной программе и сдают экзамены. Таким образом, за время обучения в институте все «сменовцы» наряду с основной инженерной специальностью, получают дополнительную рабочую профессию — проводник пассажирских вагонов.

Однако не только в этом состоит особенность отряда. Работая в «Смене», студенты младших курсов знакомятся с железнодорожным транспортом, его спецификой, вступают в экономические отношения с железной дорогой. Кроме того, круглогодичный отряд проводников прививает студентам навыки работы с людьми, умение разрешать конфликтные ситуации, что пригодится им в будущей работе по специальности. Понятно, что для студентов весьма существенное значение имеет и дополнительный к стипендии заработок (особенно сейчас, в условиях экономических трудностей). Он составляет примерно 50—60 руб. в месяц.

Отряд постоянно ищет новые формы и методы работы по улучшению качества обслуживания пассажиров. Так, с 1986 г. обслуживаемые составы скорого поезда № 25/26, взятые студентами на социалистическую сохранность с выполнением мелкого текущего ремонта. Отряд первым среди проводников ленинградского узла перешел на бригадную форму организации и оплаты труда с применением коэффициента трудового участия. Студенты-проводники по специальности электронные вычислительные машины разработали и внедрили на базе персонального компьютера «Искра-226» автоматизированную систему учета труда и расчета заработной платы.

Наряду с производственной деятельностью, отряд «Смена» ведет и большую общественную работу. Отряд — коллективный шеф детского сада при ЛИИЖТе. Студенты изготавливают для ребятшек пособия для занятий, помогают в оформлении помещений. Ежегодно они перечисляют в различные инициативные фонды часть своей заработной платы. Большое внимание уделяют сменовцы профориентации абитуриентов, встречаясь в своих школах с выпускниками.

Таким образом, успешная работа отряда подтвердила возможность внедрения в учебный процесс непрерывной производственной практики прежде всего по Общему курсу железных дорог. Большой вклад в обеспечение стабильной, слаженной работы студентов

внесли командир сводного отряда, старший преподаватель Ю. М. Русаков, командиры линейных отрядов — студенты Н. А. Пулин, Е. Н. Кальчинская, начальники поездов А. Е. Ковалев и Ю. Н. Новожилов (Ленинград-Пасс.-Московский вагонный участок), а также многие другие энтузиасты этого творческого поиска. Сейчас сеть круглогодичных отрядов значительно расширена: «Ладога» — помощники машинистов электропоездов, «Метростроевец» — проходчики, горнорабочие производственных участков, «Экспресс» — билетные кассиры и др.

Круглогодичные и специализированные студенческие отряды — это новые формы взаимовыгодного содружества с производством, хорошо дополняющие существующие научно-учебные комплексы на производстве. В них просматриваются ростки происходящей перестройки, элементы будущего в системе высшего образования.

В конце декабря 1987 г. на заседании коллегии МПС был рассмотрен вопрос об опыте работы ЛИИЖТа по перестройке учебно-производственного процесса и трудовому воспитанию студентов. На заседание были приглашены и активно участвовали в обсуждении студенты. Коллегия одобрила опыт работы отряда «Смена» и рекомендовала его к распространению в других вузах МПС. По указанию министерства путей сообщения скорому поезду № 25/26 Ленинград—Москва присвоен статус *фирменного*, а отличившиеся студенты и сотрудники были награждены знаком «Почетному железнодорожнику», медалью «150 лет отечественных железных дорог» и премиями.

Однако не следует думать, что идея круглогодичных отрядов утверждается сама собой. Есть немало скептиков, включая и активных, как в самом институте — на факультетах и кафедрах, так и на производстве. Считается, что студенты отвлекаются от прямого дела — учебных занятий, а на производстве их подход к работе и новые взаимоотношения далеко не всех устраивают. Словом, круглогодичные отряды нуждаются в повседневной помощи и внимании, особенно комитета ВЛКСМ института. За ними будущее!

9. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ПРАКТИКИ СТУДЕНТОВ

За последние годы в организации учебного процесса многое сделано для повышения эффективности теоретического обучения студентов, однако в практической производственной подготовке существенных перемен к лучшему пока мало, если не считать практику в виде специализированных отрядов. В то же время по данным социологических исследований и опросов производственников выявлена явная недостаточность производственной подготовки молодых специалистов, вследствие чего они медленно адаптируются в трудовых коллективах, слабо проявляют находчивость и смелость в решении инженерных и организационных задач, нередко стремятся уйти от производственной работы и т. д. В анкетах экспресс-интервью свыше 70 % преподавателей и студентов высказались в пользу более продолжительной производственной практики. Бесспорно, что при хозрасчетных отношениях это ужесточит условия устройства на работу молодых специалистов из-за недостаточной профессиональной готовности их к сотрудничеству с опытными коллегами как в экономическом, так и психологическом плане.

Переход железных дорог на работу в условиях полного хозяйственного расчета и самофинансирования обусловил повышение заинтересованности трудовых коллективов в экономном использовании трудовых и финансовых ресурсов. Возросла интенсивность инженерного труда, произошло сокращение инженерно-технического персонала, практически упразднены многие вакантные должности ИТР для экономии общего фонда зарплаты. Специализированные и комплексные бригады, работающие на подряде, неохотно, с большим трудом включают в свой состав студентов, да и то на подсобно-вспомогательные работы. В таких условиях освоить студентам две-три рабочие специальности затруднительно.

Стало очевидным, что новые условия хозяйствования предъявляют к организации практики студентов неординарные требования. Однако предусмотренная в действующих учебных планах производственная практика продолжительностью 8 недель (после IV курса), хотя и называется инженерной, но фактически затруднена возможностью устройства студентов на должности помощника мастера, механика и инженера. Например, по специальности строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство многие

студенты ни одного дня не работают на практике не только в должности мастера пути, но и его помощника.

В ЛИИЖТе разработаны предложения по радикальному изменению учебно-производственного процесса в вузе и на производстве. Они исходят из того, что историческая особенность отечественной высшей школы состоит в стремлении органически соединить теоретическое обучение с практикой, производительным трудом, близким к профессии. Такое соединение сейчас осуществляется ступенчато (семестры теории, затем летняя практика), но может быть и непрерывным. Именно непрерывность учебно-производственного процесса, выражающая суть лиижтовского предложения предусматривает:

на младших курсах — работу студентов в круглогодичных отрядах с занятостью на производстве примерно три-четыре рабочих дня в месяц;

использование каникулярного времени после II курса для работы в традиционных отрядах (по планам областного штаба ССО и МПС);

после III курса — технологическую практику и возможность работы в специализированных отрядах.

Радикальное улучшение производственной практики может быть осуществлено путем введения после IV курса длительного (до года) срока работы на производстве на специально предусмотренных должностях, занимаемых только студентами. Такая практика может начинаться ежегодно в августе и завершаться спустя год при одновременном замещении освобождаемых инженерно-технических должностей (а при необходимости и рабочих, на короткое время) очередным потоком студентов. В начальный период эксперимента возможно деление студенческого курсового потока на две части с полугодичным сроком работы на производстве или другие варианты.

Опыт ЛИИЖТа по организации работы круглогодичных и специализированных отрядов свидетельствует о том, что студенческие бригады под руководством умелых наставников успешно выполняют производственные задания, осваивая рабочие и инженерные профессии в полном соответствии с программой практики. Однако не следует думать, что введение длительной практики будет протекать легко и просто.

К сожалению, еще немало руководителей производственных предприятий продолжают рассматривать практикантов как относительно дешевую дополнительную рабочую силу и в погоне за сиюминутной экономией не желают или не могут видеть серьезные издержки в будущем из-за плохой производственной подготовки молодых специалистов. Необходимо заметить, что и в самом институте такой эксперимент воспринимается неоднозначно. Например, на факультете УПП (самом железнодорожном) в ходе обсуждения поставлено множество предварительных условий, которые должны быть выполнены, разрешены ректоратом и производством, лишь после этого возможен деловой разговор о практике.

Организация продолжительной производственной практики с замкнутым непрерывным циклом ее проведения возможна следующим образом. В качестве переходного этапа и для отработки отдельных элементов практики ЛИИЖТ по некоторым специальностям уже в 1987/88 учебном году увеличил продолжительность второй производственной практики в полтора раза, а в последующем предполагалось довести ее длительность до 4 мес. Это создает определенные возможности для прохождения действительно инженерной производственной практики. Вместе с тем в дальнейшем необходимо предусмотреть некоторые дополнительные возможности, к числу которых относятся:

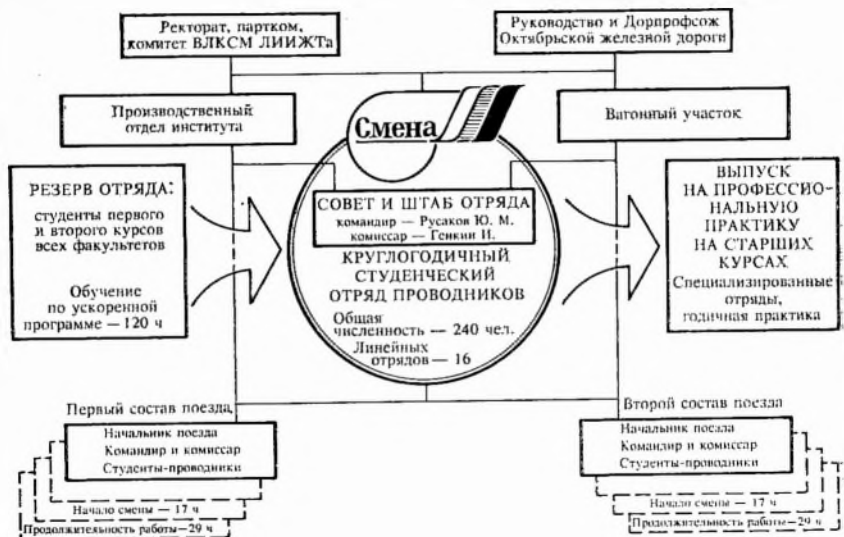
предоставление институту прав самостоятельной разработки и утверждения учебных планов и графика учебного процесса (в порядке эксперимента). При этом должно быть допустимым некоторое увеличение общего срока обучения в институте — до 5 лет 4 мес.;

введение в производственных организациях новой должности студент-практикант, на которую может зачисляться только студент, имеющий направление вуза на практику;

расходы по оплате труда студентов-практикантов не должны включаться в фонд заработной платы, а относиться на затраты по подготовке кадров (если не полностью, то хотя бы частично — на период адаптации);

практику целесообразно проводить в своеобразных производственных модулях, под которыми понимается средних размеров станция с примыкающими к ней перегонами и подразделениями, производственные участки локомотивных и вагонных депо, дистанций пути, заводов и др. В таких модулях появляется возможность комплексного студенческого обслуживания всех устройств железнодорожного транспорта и перевозочного процесса. Модульная система прохождения производственной практики соответствует интересам вуза и производства и наилучшим образом вписывается в годичный цикл ее проведения.

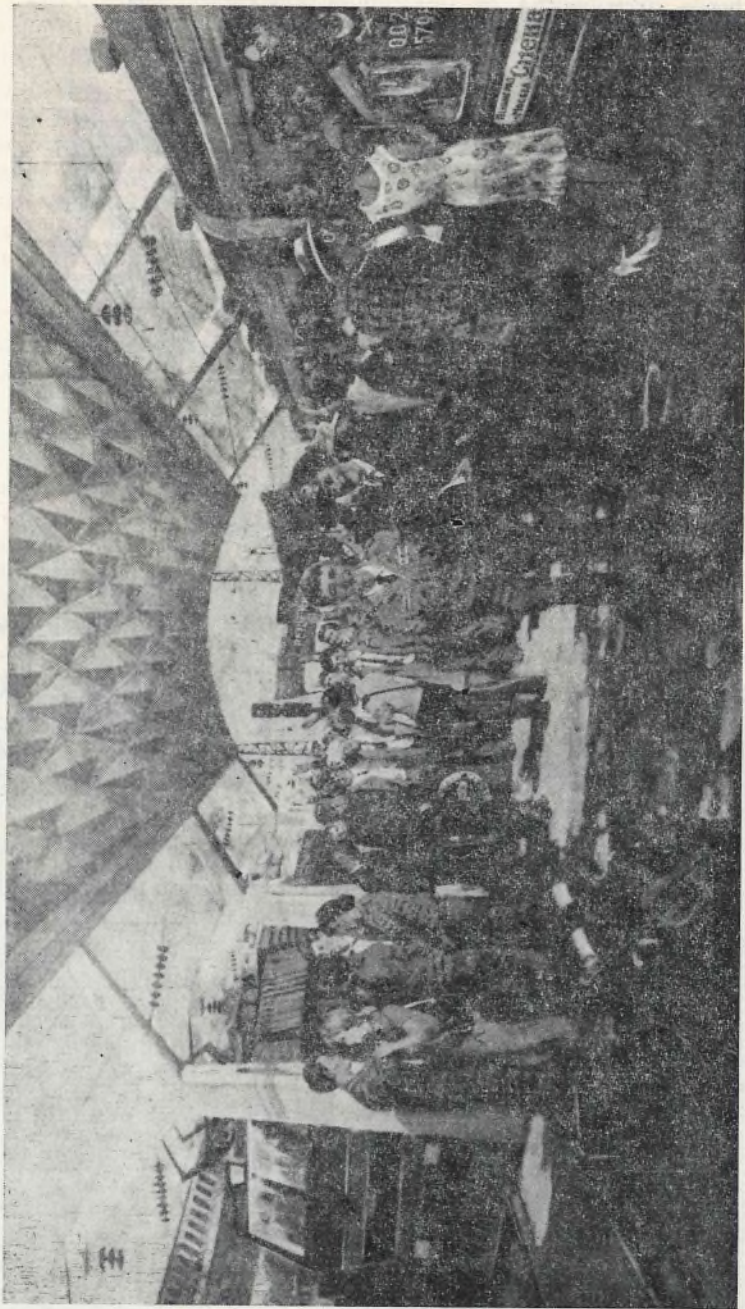
Переход на длительную производственную практику демократично обсуждался за представительным «круглым столом» с участием ведущих ученых, специалистов производства и студенческого актива. Отмечалось, что такая форма практики соответствует современным тенденциям зарубежного опыта и является важным фактором повышения качества профессионального инженерного образования, включая приобретение навыков практического советского менеджмента. Вероятно, при этом возникнет необходимость использования элементов заочного образования (что полезно в последующем в качестве навыков непрерывного образования). Надо также иметь в виду, что некоторые талантливые студенты, оказавшись в поле кадрового подбора на ответственные инженерные должности, могут задержаться на практике более длительный срок и даже заканчивать институт по заочной системе (или экстерном). Подобные ситуации не следует считать негативной стороной продолжительной практики. Напротив, в прежние времена такие



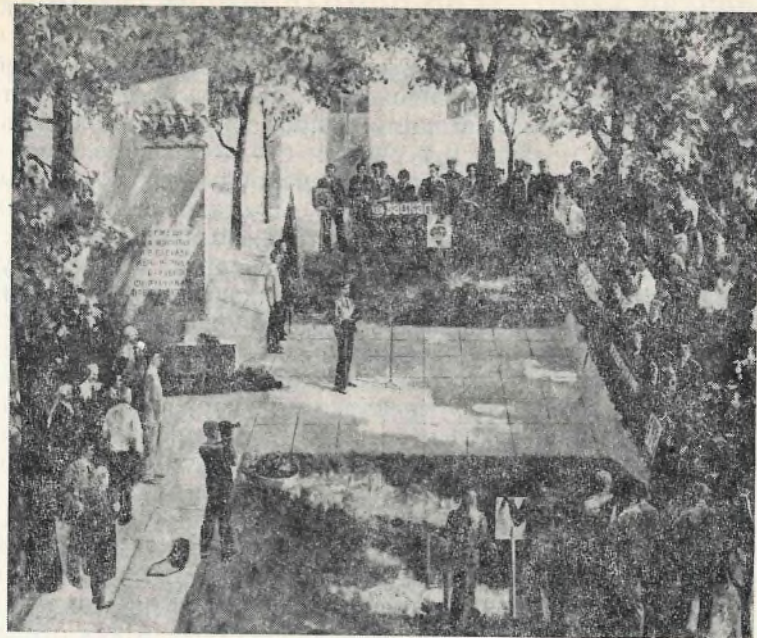
Структурно-функциональная схема студенческого круглогодичного отряда проводников



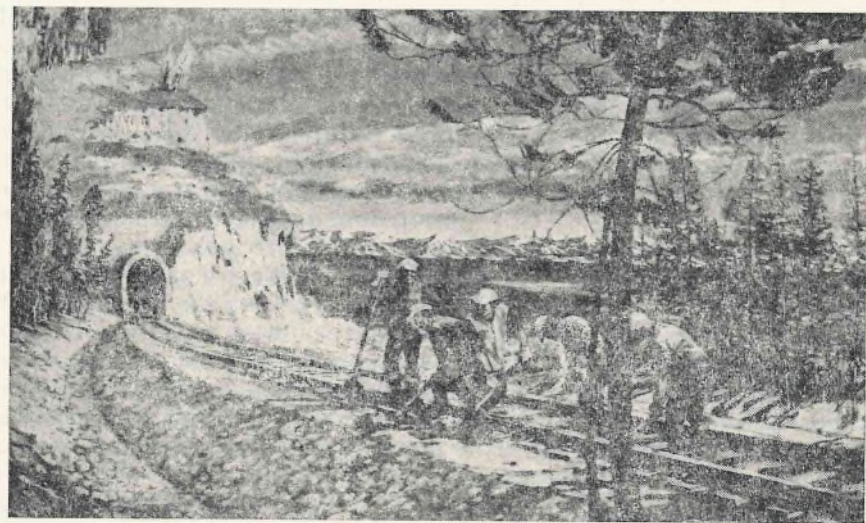
Отряд «Смена». Командир Ю. М. Русаков



Студенческий отряд поезда № 25 отправляется в 1000-й рейс из Ленинграда в Москву



Пути-дороги студенческого лета
Проводы отрядов на объекты работы



Студенческие рельсы — по берегу Байкала

явления в институте считались критерием качества подготовки инженеров.

Практическая реализация выдвинутых предложений, особенно по длительной производственной практике, требует предоставления вузу более широких автономных прав на поиск и эксперимент. На состоявшемся недавно Всесоюзном съезде по народному образованию вузам разрешено проводить подобные эксперименты и рекомендовано действовать. Вероятно, постановка эксперимента подготовки инженеров с длительной производственной практикой возможна лишь на тех факультетах и кафедрах, где есть руководители — энтузиасты, способные понять жизненную необходимость поиска новых форм и подходов к этому сложному вопросу и творчески, смело взяться за тщательную подготовку и проведение эксперимента.

10. О СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОЙ ПОДГОТОВКЕ РЕЗЕРВА РУКОВОДИТЕЛЕЙ СРЕДНЕГО ЗВЕНА ТРАНСПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА

Новое направление в перестройке учебно-производственного процесса возникло в результате заинтересованного взаимодействия вуза и Октябрьской железной дороги. На одном из заседаний Ученого совета института Г. М. Фадеев, работавший в то время начальником дороги, отметил сложности в подборе резерва кадров руководящего состава из числа молодых специалистов. Инженеров на дороге много, подобрать же начальника или главного инженера депо, станции, дистанции или просто мастера участка стало трудным делом. Действительно, ежегодно выпуск молодых инженеров путей сообщения в ЛИИЖТе превышает 1600 человек, многие из них направляются на Октябрьскую магистраль, а замещение должностей руководителей линейных подразделений идет плохо. Дело в том, что каких-либо специальных школ деловой администрации менеджеров, как это делается за рубежом, у нас не было. Образ же руководителя, возникший в эпоху командно-административного стиля, и по статусу, и по оплате труда перестал быть привлекательным для талантливых молодых специалистов.

Между тем необходимость и масштабность такой подготовки способных специалистов велика. Например, в нашей стране из 18 млн управленцев более 5 млн, по-существу, менеджеры, т. е. кадры руководителей, определяющих выполнение производственных программ. Только на Октябрьской железной дороге их численность превышает 2 тыс. человек. Однако современный менеджмент — это и выработка самой стратегии действия и развития предприятия, выбор наиболее выгодных путей технологии производства продукции (перевозок) и отношений с потребителями и поставщиками-грузоотправителями.

Надо отметить, что постановка такой сложной и ответственной проблемы — подготовки кадров руководителей транспортного производства не явилась неожиданностью для института. Еще в 70-е годы были организованы кафедры по теоретическим основам и автоматизации управления (зав. кафедрой проф. И. И. Кандауров) и по прикладной психологии и социологии (зав. кафедрой В. М. Аллахвердов), которые готовились к решению аналогичных задач. В последующем совместными усилиями Октябрьской ж. д. (Н. С. Густов и др.), факультета повышения квалификации ИТР и ряда кафедр были найдены первые экспериментальные формы подготовки резерва кадров руководящего состава. В чем состоит их суть?

Во-первых, трудовые коллективы предприятий подбирают из числа способных и хорошо проявивших себя молодых специалистов кандидатов в резерв и направляют их в ЛИИЖТ в специальную группу. Здесь они проходят тестовые испытания и собеседования. Зачисленные в группу проходят целевую подготовку по вопросам экономики, хозрасчета и управления (на основе деловых игр, психологических ситуаций и современного менеджмента). После выпуска им выдаются специальные удостоверения и направления отдела кадров дороги в соответствующие трудовые коллективы для зачисления демократическим путем в резерв и последующего выдвижения на руководящую работу.

Во-вторых, подготовка резерва из числа студентов старших курсов, имеющих опыт работы и проявивших организаторские способности в круглогодичных и специализированных отрядах. Подбор студентов строится на добровольных началах. Они проходят тестовые испытания, и с ними заключается отделом кадров дороги специальный договор, в котором предусматривается выплата повышенной стипендии.

Итоги первых выпусков групп кандидатов в резерв дали положительные результаты. Молодые инженеры по локомотивной, вагонной, путевой и эксплуатационной специальностям прошли курс обучения, многие из них избраны или назначены на руководящие должности.

На строительном факультете успешно проходит обучение группа будущего руководящего состава путейцев из числа студентов III курса, выдержавших специальные тестовые испытания. Учебный план для этой группы разработан на основе новых планов и утвержден Ученым советом института и руководством Октябрьской железной дороги.

Все это лишь первые шаги в нужном направлении. Дальнейшее продвижение по нему возможно при реальной заинтересованности управления кадров МПС и железных дорог, особенно Октябрьской.

11. СТУДЕНТ, ПЕРЕСТРОЙКА, УЧАСТИЕ В САМОУПРАВЛЕНИИ

В ЛИИЖТе накоплен определенный опыт участия студентов в управлении деятельностью вуза. Среди студентов — членов учебных советов организованы постоянные комиссии для изучения отдельных сложных вопросов и подготовки по ним решений. Им вручены специальные удостоверения, в которых отмечены права и обязанности члена Ученого совета. Председатель студенческой группы членов совета входит в состав президиума Ученого совета института — коллегиального органа, призванного оперативно решать текущие вопросы, готовить заседания совета и контролировать выполнение его решений.

С целью активизации участия студентов в управлении выработано специальное Положение, в котором определены основные вопросы и полномочия студентов. Оно опубликовано в институтской газете «Наш путь». Например, в 1987/88 учебном году после апробации на двух факультетах организован творческий смотр-соревнование учебных групп за прочные знания. Студенты групп-победителей этого конкурса после каждой экзаменационной сессии сами распределяют дополнительный стипендиальный фонд, порядка 500 руб., на надбавки к стипендиям и поощрения.

Студенческая общественность вот уже более 10 лет принимает самое активное участие в государственном распределении выпускников на работу. Это способствует принятию более справедливых решений и своевременному прибытию выпускников к месту назначения (ежегодно процент прибытия составляет примерно 97).

Особенно важными, но вместе с тем и наиболее трудными объектами студенческого самоуправления являются общежития. Студенчество оказалось явно неподготовленным для серьезных дел. Вероятно, утрачена добрая традиция первых пятилеток и послевоенных лет, когда подлинными хозяевами общежитий были студенты. В последние годы все сильнее стали проявляться иждивенческие тенденции, к преодолению которых, к сожалению, не принимались должные продуманные меры.

Вызывает, как уже отмечалось, большую озабоченность снижение у многих студентов и выпускников нравственной культуры и воспитанности. В этих вопросах недостает студентам как трудовой закалки, так и должного внимания со стороны ректората, факультетов, кафедр и общественных организаций. Здесь есть над чем задуматься и помочь в становлении зрелости студентов.

Нельзя не порадоваться тому, что в декабре 1987 г. студенческое общежитие строительного факультета, призер сетевого и

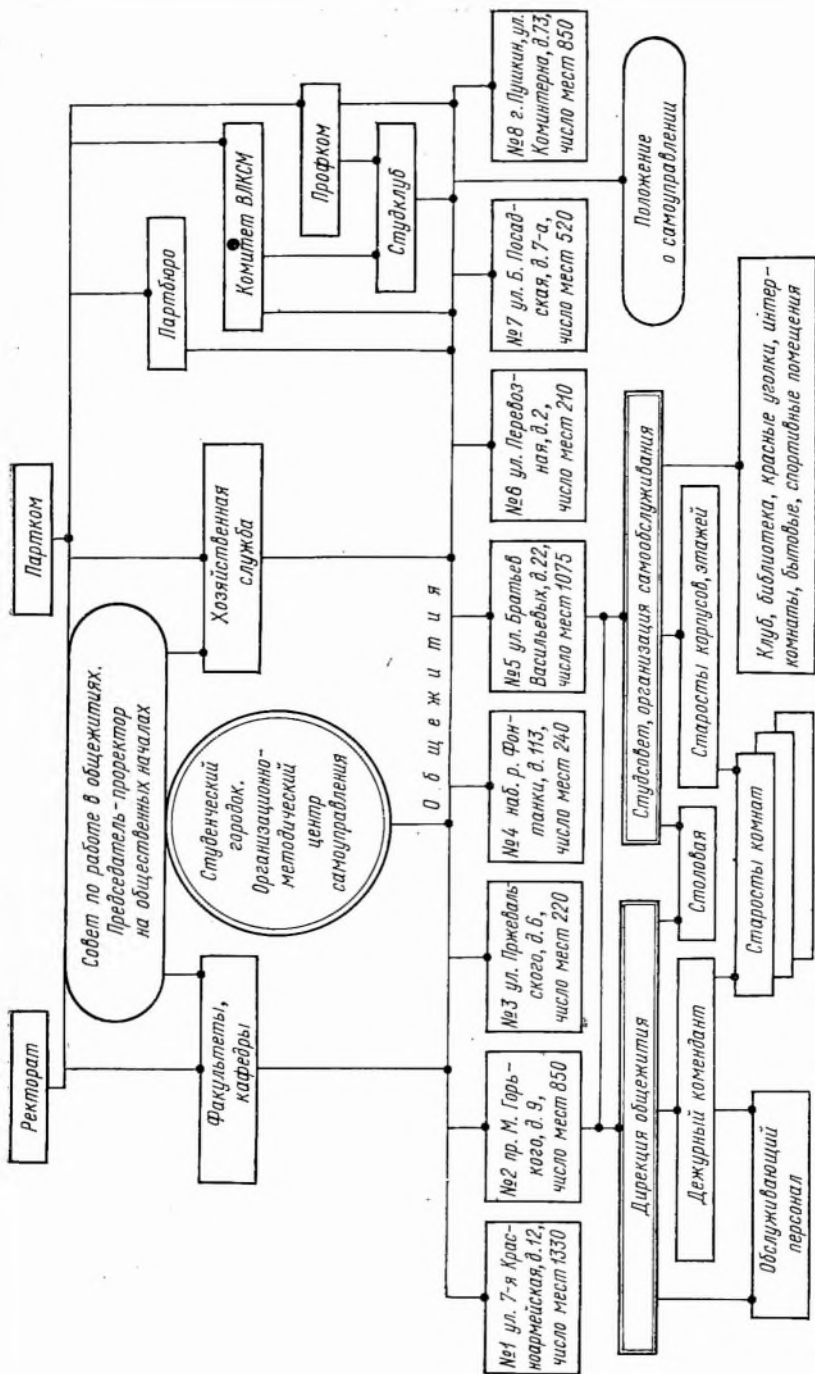
ленинградского смотра молодежных общежитий, официально получило статус самоуправления. Заключен хозяйственный договор между студенческим советом и дирекцией студгородка, созданы комнаты здоровья, студенческий кафетерий, работают творческие самодеятельные коллективы. Все это стало реальностью благодаря инициативе и умелым действиям студенческих вожakov С. М. Рузанова и Н. И. Юхника. Словом, сделаны первые и твердые шаги по дороге самоуправления.

На помещенной в книге иллюстрации показана организационная схема студенческого самоуправления в общежитии. В соответствии с принятой в институте концепции самоуправления разработано и введено в действие Положение об основных принципах участия студентов в управлении вузом в свете перестройки высшего образования. Неоценима роль в этом трудном деле совета по работе в общежитиях, который длительное время возглавляет доцент Е. П. Дудкин, наделенный правами проректора института (на общественных началах).

Идеи самоуправления стали проникать и в другие общежития. Например, высокая активность проявилась у студенческого совета общежития № 7 мостового факультета. Улучшились содержание комнат, бытовые условия и особенно заметно культмассовая работа. Студенты сами, под руководством директора общежития И. Ю. Дудина организовали специализированный музыкальный салон, оснастив его современной аппаратурой. Труднее складывалась студенческая жизнь в общежитии № 5 электротехнического факультета и лишь с приходом вновь избранного студсовета дела, кажется, улучшились.

Намечена организация студенческих коллективов на правах самоуправления по научно-учебному творчеству, культурно-бытовому сервису, строительно-реставрационным работам и др. И все же возникает вопрос, почему студенческое самоуправление, не успев набрать силу, стало увядать? Причин тому много. Бесспорно, что кризисные процессы в комсомольской и профсоюзной организациях, медлительность подлинного обновления духовной жизни молодежи отрицательно сказываются не только на самоуправлении. Студенчество тонко подмечает неискренность жизненных позиций отдельных преподавателей и студенческих вожakov, подмену реальных дел демагогическими приемами. В результате утрачивается вера в доброе. Немало, например, было приложено усилий для активизации работы художественной самодеятельности института, базирующейся в общежитии № 2 со студенческим самоуправлением. Хорошо проявила себя в этом деле заведующая клубом Г. Н. Цветкова, выпускница нашего института, получившая музыкальное образование. Однако студенческий профком вместо помощи самодеятельности освобождает Цветкову от работы из-за ее строптивости, и делу нанесен серьезный урон.

Для становления и укрепления студенческого управления весьма важно знать как это делалось в прошлом, разумно использовать опыт и традиции. Не случайно в начале книги



Организацiонная схема студенческого самоуправления в общежитии

приведены фрагменты богатой истории института по этим вопросам. Нельзя отрывать самоуправление от основной деятельности студентов — учебного процесса, их реального участия в работе ученых советов (а не просто числиться в списках), распределении стипендиального фонда, включая именные стипендии, организации общественного питания, в бюро по трудоустройству и других многих делах студенческой жизни.

В ленинградском партийном архиве сохранились любопытные документы, характеризующие активное участие студентов в управлении деятельностью института в первые годы советской власти. Например, в мае 1925 г. при выборах правления института студенческая часть совета в условиях явной дискредитации прогрессивного проф. Г. Д. Дубелира выступила в его защиту. Он был председателем комиссии по реформе в 1919 г. и четко проводил линию по коренному изменению приема и подготовки специалистов, упорядочил производственную практику и дипломное проектирование¹.

¹ ЛПА. Ф. 1085. Оп. 1. Ед. хр. 28. Л. 22.



Член-корреспондент АН СССР
А. Е. Алексеев
(1891—1975 гг.)



К. Г. Протасов (1903—1975 гг.)



Новый учебный корпус института



А. А. Сурин
(1881—1965 гг.)



П. Я. Гордеенко
(1886—1977 гг.)



Б. П. Бешев (1903—1981 гг.)



В. Н. Листов
(1900—1978 гг.)



На Целину



И. И. Челноков (1909—1978 гг.)



М. А. Осинцев (1907—1968 гг.)



Ученый совет в день 160-летия института

слева направо: 1-й ряд — проректор М. М. Филиппов, проф. В. Ф. Табачинский, Е. Н. Соколова, проф. В. И. Гнеловский, проф. С. А. Орбеландиц, доц. Л. М. Булгакова, проф. П. Я. Горленко, проф. А. Е. Алексеев, проф. С. В. Амелин, проф. К. Г. Протасов, проф. В. Н. Листов; 2-й ряд — доц. М. К. Никитин, проф. Н. А. Сапогов, проф. А. В. Теллов, доц. К. Н. Дьяков, проф. Г. Н. Жинкин, проф. К. П. Восток, секретарь парткома В. В. Румянцев, ректор Е. Я. Березовский, доц. В. М. Волков, проф. Г. Е. Шалтыко, проф. М. С. Баранок, проф. С. И. Кузьмин; 3-й ряд — проф. И. И. Челноков, доц. П. Л. Клаус, проф. Б. Р. Сергиевский, доц. Б. Ф. Тарасов, доц. В. И. Кирижкин, доц. А. В. Лапин, доц. И. М. Зорин, доц. К. И. Шацкило, проф. В. Е. Скобелев, проф. Н. Н. Сидоров, доц. В. С. Герасимов, проф. М. С. Кукушкин, проф. В. Л. Турин, доц. В. В. Ильин, доц. П. Ф. Метельков, доц. Е. Н. Шамагов, проф. П. А. Слитников, проф. И. А. Орурк, доц. Г. Ф. Яковлев, проректор В. И. Кузьмин, доц. В. Е. Тюрморезов, доц. Г. Е. Скородумов, проф. А. П. Фидин, Г. И. Зубрылин, доц. И. Ф. Литвинов, доц. Д. М. Сильницкий, доц. М. Н. Новиков, Н. И. Афанасьев, А. И. Гарегин, доц. И. В. Тимофеев, доц. Н. К. Анисимов, проф. П. Н. Рамлау, проф. И. И. Петров, доц. Г. Л. Болдырев, проф. Э. Л. Аксельрод, проф. Н. У. Койда, проф. В. А. Новиков



У памятника П. П. Мельникову, выдающемуся ученому и строителю железных дорог



Минута памяти лижтовцев, героически погибших в годы Великой Отечественной войны



Выездное заседание Коллегии МПС в Ленинской аудитории 3 декабря 1984 г. Выступает министр Н. С. Конарев



В заседании участвуют руководители главков МПС, железных дорог, ректоры вузов и члены Ученого совета института



Председатели ГЭК по выпуску инженеров путей сообщения 1984 г., представители транспортной отрасли — участники обсуждения проблем качества подготовки специалистов

Сидят, слева направо: А. А. Казимов, Г. В. Мельков, Н. П. Суродин, Е. Я. Красковский, Г. М. Фадеев, В. С. Аркатов, С. М. Сердинов, К. Н. Дьяков, И. Д. Фадеева.

Соят: Ю. А. Верженский, М. М. Яцына, В. В. Сапожников, Б. Н. Филиппов, К. И. Шацлло, В. К. Замушнинский, В. И. Михайлов, Б. В. Петров, В. А. Кудрявцев, Ю. И. Цуников, А. А. Ковалев, Н. Е. Доценко, В. В. Чуфарин, Г. М. Тимохин, П. Г. Комохов, М. Н. Тертеров, М. Н. Новиков



Совещание ректоров и секретарей парткомов вузов МПС по обмену опытом учебно-воспитательной и научной работы. ЛИИЖТ, 1981 г.



АМЕЛИН С.В.



БЕРЕЗОВСКИЙ М.В.



ВОЛКОВ В.М.



ВОРОНИН М.И.



ГАККЕЛЬ Е.Я.



ГНЕДОВСКИЙ В.И.



ГОРДЕЕНКО П.Я.



ДИКАРЕВСКИЙ В.С.



КУНЦЕВИЧ О.В.



ЛИМАНОВ Ю.А.



ЛИСТОВ В.Н.



МЕТЕЛЬКОВ П.Ф.



ПАВЛОВ В.И.



ПЕРЕБОРОВ А.С.



ПЛАКС А.В.



РАМЛАУ П.Н.



СИДОРОВ Н.Н.



ТЮРИН В.Л.



УГРЮМОВ А.К.



ФИЛИПОВ М.М.



ЧЕЛНИКОВ И.И.



ЭЙЛЕРА А.А.



ЯБЛОНСКИЙ А.А.



БУЛГАКОВА Л.Я.



ГОХБОМ Е.Н.



ДЯКОВ К.Н.



ЗУБКОВ И.И.



КНЯЖИН Б.И.



КУЗЬМИН В.И.



КУХАРЕНКО Л.А.



ЛИТВИНОВ Ф.Ф.



МОЛОДЦОВА В.А.



МОЛЧАНОВА А.Я.



СЕРГУШЕНКОВ П.О.



СОКОЛОВА И.Н.



СУХОПОЛЬСКИЙ А.Ф.



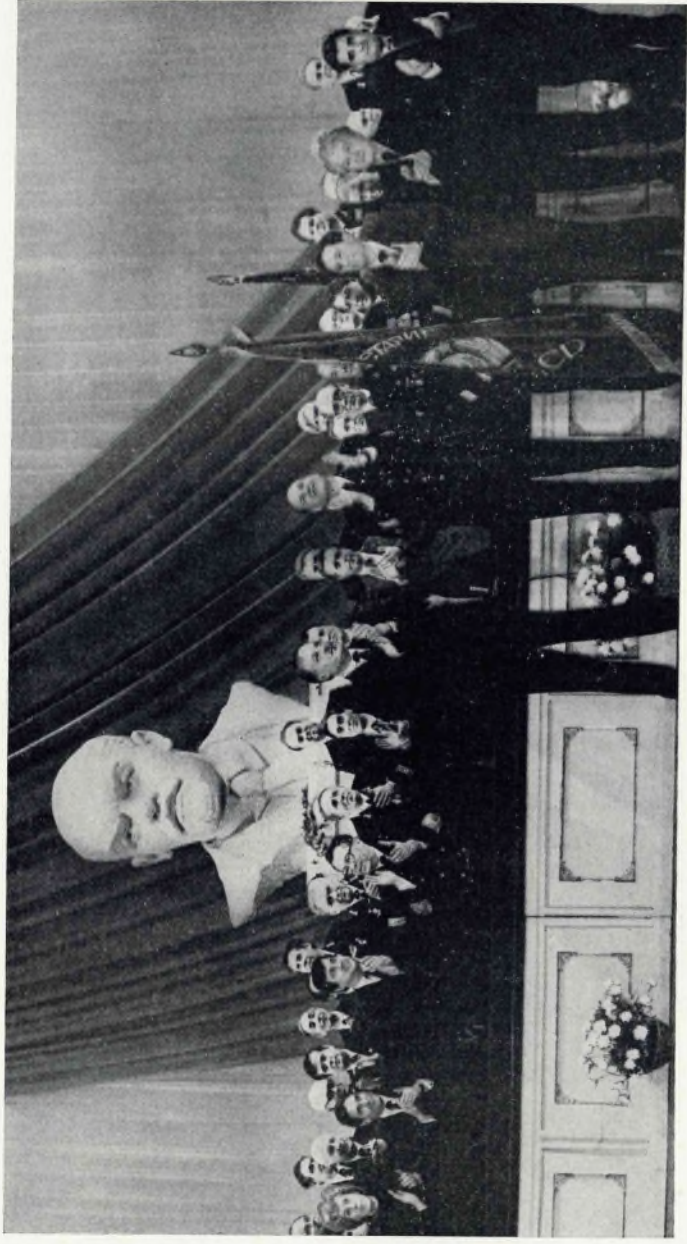
ЧУПЯТОВ И.Н.



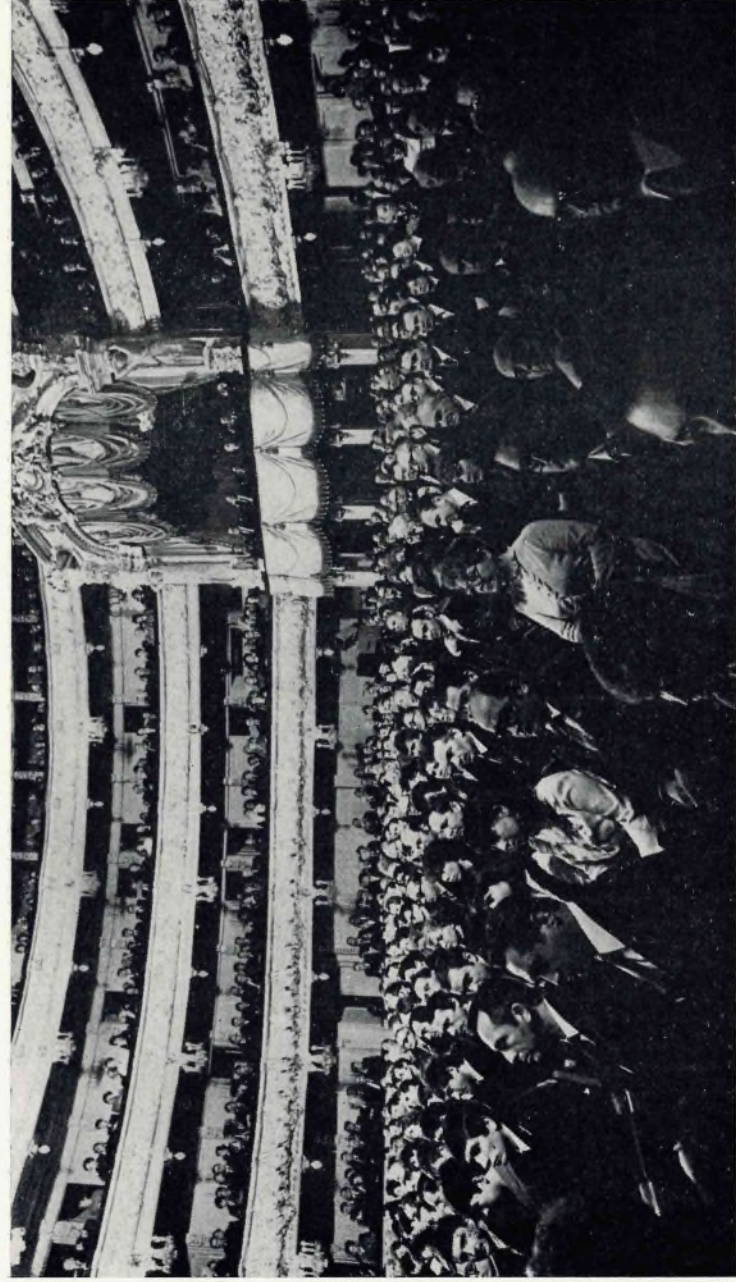
ЯКОВЛЕВ Г.Ф.



Почетные профессора и преподаватели института



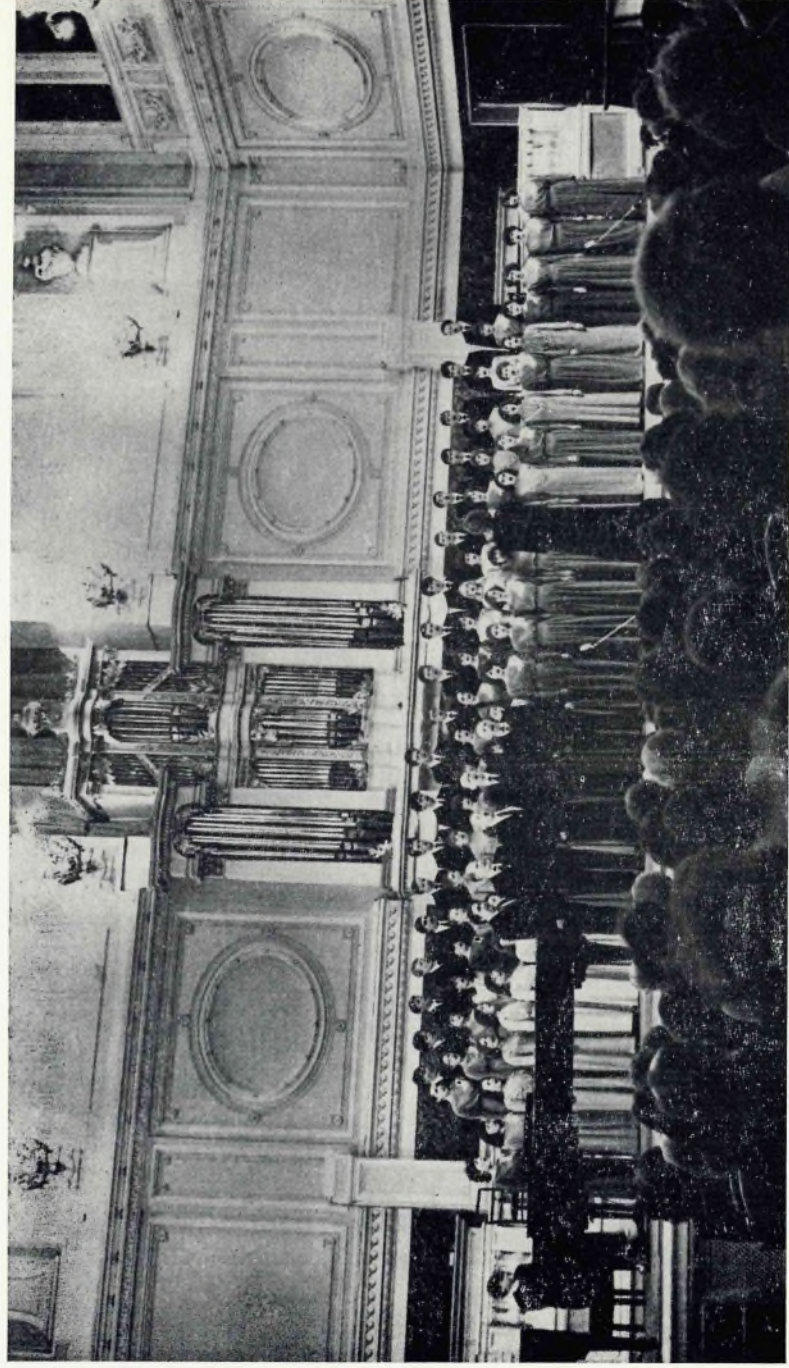
Вручение коллективу института ордена Октябрьской Революции



Линжтовцы и гости на праздновании 175-летия института в театре оперы и балета им. С. М. Кирова



Вручение ветеранам партии, войны и труда в дни празднования 175-летия института первых экземпляров книги «ЛИИЖТ на службе Родины»



Концерт народного коллектива студенческого хора ЛИИЖТа в зале Академической капеллы имени М. И. Глинки

РЕКТОРЫ ИНСТИТУТА



Ректоры института 1809—1968 гг.

12. НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ РАБОТА

Опыт организации и использования НИР в интересах научно-технического прогресса железнодорожной отрасли и подготовки инженеров

ЛИИЖТ обладает высоким научным потенциалом. Ученые НИИ мостов, ряда кафедр и 15 отраслевых научных лабораторий ведут интенсивную научно-исследовательскую работу по перспективным направлениям железнодорожного транспорта и строительства.

В институте на всех этапах его истории приоритетное внимание уделялось формированию и развитию научно-педагогических школ. К ним можно отнести школы: по проектированию, строительству железных дорог и путевому хозяйству; мостостроению, тоннелестроению и строительной механике; по технологии перевозок и управлению железными дорогами; электрификации, тяговому приводу и динамике подвижного состава; СЦБ и связи; новым методам неразрушающего контроля, а также по другим отраслям науки и техники.

В 70-е годы, в соответствии с коллегиально намеченной программой, институт заметно усилил творческие и деловые связи с производством, видя в этом не только возможность реального научного вклада, но и основу для роста молодых ученых и качества подготовки инженеров. Назовем наиболее крупные научно-практические работы, выполненные в рамках объединенного НИИ (на общественных началах) с широким участием Октябрьской железной дороги, главков МПС, ВНИИЖТа, Ленгипротранса, заводов МПС, института «Гипротрансигналсвязь» и других организаций:

новый технологический процесс работы Ленинградского железнодорожного узла, включающего десять магистральных подходов, пять пассажирских станций, две крупные сортировочные и около 40 грузовых станций. Задание предусматривало взаимодействие узла с другими видами транспорта, использование современных технических средств и вычислительной техники. Многочисленную рабочую группу сотрудников института, производственников и студентов возглавляли профессора М. М. Филиппов, А. К. Угрюмов, В. Е. Павлов, руководители дороги В. В. Чубаров, Л. В. Рымша, доценты Е. Н. Гохбом, П. А. Ковров, А. П. Романов, М. М. Уздин и др. Широкое обсуждение и внедрение этого нового технологического процесса значительно повысило эффективность и качество работы крупнейшего в стране транспортного узла и явилось школой творческого взаимодействия вуза и производства;

комплекс научных разработок по внедрению скоростного движения пассажирских поездов на главном ходу Ленинград—Москва с максимальной скоростью 200 км/ч. Здесь имеется в виду подготовка железнодорожного пути и создание принципиально новых стрелочных переводов, реконструкция мостовых переходов, разработка нового подвижного состава (ЭР-200) и электрооборудования, решение экологических, психологических, социальных и других проблем. В этой крупной работе проявили творческий энтузиазм, смелость и ответственность многие сотрудники института и производственники, но особенно хотелось бы отметить профессоров С. В. Амелина, Г. А. Андреева, М. И. Воронина, Ю. Г. Козьмина, А. В. Плакса, Ю. М. Сильницкого, И. И. Челнокова, ст. научных сотрудников В. И. Абросимова, Л. Н. Фролова и многих других. К сожалению, ее внедрение было задержано почти на 10 лет;

научно-практическое участие ученых, сотрудников и студентов института в работе по проектированию и строительству БАМа. Например, проекты зданий вокзалов для северных условий, разработанные проф. И. Г. Явейном на Всесоюзном конкурсе завоевали первую премию. На БАМе нашли внедрение научно-практические разработки и предложения кафедр автоматики и телемеханики, водоснабжения, изысканий и проектирования железных дорог, мостов, строительных материалов, экономики и организации строительства и др.

К сожалению, в печати опубликовано немало критических статей и высказываний об убыточности и опрометчивости принятия решения о строительстве БАМа. Мне довелось бывать на объектах этой стройки 12 раз, многое видеть и самому осмыслить ее реальности (ежегодно летом трудились там около 500 студентов). Лично я не разделяю скоропалительных выводов некоторых авторов. Для ЛИИЖТа БАМ — это научная и трудовая школа, как в свое время великий сибирский путь, рельсы которого вышли к Тихому океану. Будущее БАМа еще впереди. Имена же многих ученых, сотрудников и студентов навсегда войдут в историю этой стройки века.

В этот же период по специальному заказу продолжались ответственные научно-практические разработки в области космической техники, которыми руководили профессора М. П. Смирнов и В. Ф. Яковлев. Об их высокой результативности свидетельствует награждение коллектива кафедры железнодорожного пути Памятной медалью Академии наук СССР — в связи с выходом первого человека в Космос. Институт получил благодарственную правительственную телеграмму в связи с успешным запуском космического комплекса «Энергия—Буран». Эта крупная работа представлена на соискание Государственной премии, в число ее исполнителей включены ученые института.

Однако вернемся к главному вопросу — о роли науки в вузе. Известно, что развитие научных исследований имеет комплексную направленность, а именно: реальный вклад в научно-технический

прогресс отрасли, а по некоторым проблемам и шире; повышение качества подготовки инженеров, включая формирование новых специальностей; подготовку научно-педагогических кадров, особенно докторов наук. Как это проявлялось в деятельности института? В качестве примера можно назвать научно-экспериментальный центр института по методам и приборам неразрушающего контроля, которым руководит главный конструктор МПС, проф. А. К. Гурвич. Еще в 50-е годы сложилась инициативная группа научных сотрудников в НИИ мостов, настойчиво постигавшая глубины этой новой научной и инженерной проблемы. В последующем ряд разработок лаборатории был внедрен на железных дорогах, став одним из надежных средств предотвращения крушений поездов. Естественно, что возник вопрос о кадрах. В 70-е годы была открыта в ЛИИЖТе новая инженерная специальность по неразрушающим методам и приборам контроля, а позднее — факультет повышения квалификации и переподготовки специалистов данного профиля. Одновременно на базе научно-учебной лаборатории была организована и подготовка сотрудников массовых профессий — операторов, техников и др.

В настоящее время научно-учебный центр по неразрушающему контролю стал крупным подразделением института на основе хозрасчета. Он успешно взаимодействует с известными отечественными научно-производственными фирмами НИИ электросварки им. Е. О. Патона (г. Киев), НПО «Волна» (г. Кишинев) и др., а также зарубежными фирмами. По научной тематике центра защищены две докторские и ряд кандидатских диссертаций. Сейчас вопросом первоочередной важности является строительство лабораторного корпуса на полигоне НИИ мостов. В комплексном плане эта стройка предусмотрена и утверждена. В связи с предстоящим строительством высокоскоростной магистрали Ленинград—Москва коллективам кафедр неразрушающего контроля, теории механизмов и робототехнических систем в ближайшие сроки желательно поручить разработку скоростного вагона-дефектоскопа, оснащенного лазерной и другой современной техникой.

Накопленный опыт организации НИР широко использован в процессе перестройки научной работы института с переходом от принципа подбора тематики и организации научных исследований по кафедрам — к проблемному. Суть этого принципа выражается в приоритетной концентрации сил ученых кафедр, отраслевых лабораторий и факультетов в целом, а также ресурсов института и производства (заказчиков) на выполнение и внедрение результатов исследований, прежде всего, по проблемной тематике ГКНТ и МПС. При этом в организации труда предусматривается использование хозрасчетных условий, стимулирующих научно-практический уровень разработок и повышение качества подготовки инженеров.

По заказу МПС ученые, преподаватели, сотрудники и студенты участвуют в разработках 45 крупных научных проблем по созданию новой техники и прогрессивной технологии на железнодорож-

ном транспорте, из них по 10 проблемам ЛИИЖТ является головной организацией. По такому принципу в 1987 г. созданы первые научно-производственные объединения, центры и отделения по реконструкции тяги на основе бесколлекторного тягового привода; микроэлектронной базе устройств автоматики и телемеханики; автоматизации диспетчерского управления движением поездов; повышению достоверности и надежности передачи информации по каналам радио- и электросвязи; новым методам обработки колесных пар и др. Активно работают по этим темам известные на транспорте ученые А. Т. Бурков, В. М. Волков, В. С. Дикаревский, В. Ю. Ефимов, Г. Н. Жинкин, И. Г. Киселев, П. Г. Комохов, О. В. Кунцевич, М. М. Машнев, Вал. В. и Вл. В. Сапожниковы, В. В. Стрекопытов, М. Н. Тертеров, В. В. Яковлев и другие ведущие специалисты. Характерными примерами внедрения научных разработок являются:

внедрение на железных дорогах страны стрелочных переводов типа Р65 марок 1/11 и 1/18 с непрерывной поверхностью катания; экономический эффект — 1,3 млн руб., в том числе доля ЛИИЖТа — 270 тыс. руб. Эта работа удостоена премии Совета Министров СССР;

внедрение на Октябрьской железной дороге системы обработки поездов на стыковых станциях с использованием видеотерминалов ЭВМ; экономический эффект для института — 372 тыс. руб.;

математическое прогнозирование ходовых и динамических качеств вагонов, большегрузных цистерн; экономический эффект — около 16 млн руб.; доля ЛИИЖТа в 1987 г. — 200 тыс. руб.

В дни 150-летия отечественных железных дорог в институте была проведена межвузовская научно-практическая конференция и открыта постоянная выставка образцов новой техники, созданной в ЛИИЖТе. Выставка позволяет самокритично оценить научный вклад каждой кафедры, НИИ мостов и научных лабораторий, что способствует гласности в работе коллективов подразделений и более объективного их стимулирования. На выставке приведены данные о полученных авторских свидетельствах на изобретения, их внедрении и подтвержденной экономической эффективности (в 1987 г. — более 100 авторских свидетельств, эффективность их — 1,2 млн руб.).

Возросло участие студентов в научных исследованиях кафедр, что благоприятно отразилось на уровне их профессиональной подготовки и стремлении к творческой работе. Увеличилось число авторских свидетельств и публикаций студентов. Например, в 1987 г. на кафедрах строительных материалов — 13 публикаций, электроснабжения — 8, электротяги — 5. Число авторских свидетельств с участием студентов на кафедрах охраны труда — 4, зданий — 4.

Несмотря на очевидные научно-технические успехи коллектива надо самокритично признать недостаточный уровень ряда разработок, снижение доли фундаментальных исследований по ключевым проблемам транспортной науки. Внедрение законченных

научных разработок, их экономическая эффективность все еще недостаточны. В этом проявляется серьезная недоработка как института, так и организаций — заказчиков НИР.

Замыслы ученых, потенциальные возможности института могут и должны быть использованы более эффективно, и прежде всего по проблемам высокоскоростного движения, электрификации и автоматизации работы железных дорог, особенно ленинградского узла — по оптимизации перевозочного процесса и взаимодействия всех видов транспорта, стыкующихся в узле. По этим и другим проблемам институт более тесно стал взаимодействовать с главками МПС и Октябрьской железной дорогой, ощущая их заинтересованность. Установлены творческие контакты с Ленинградским региональным центром Академии наук СССР. В 1988 г. при ЛИИЖТе впервые организована проблемная научная лаборатория Комиссии по транспорту АН СССР. Руководителем ее является зав. кафедрой проф. В. А. Кудрявцев. Это хорошее начало и повод для размышлений на перспективу. Связи с Академией наук надо возрождать и развивать.

Перевод научно-исследовательских подразделений института на хозрасчет таит в себе как позитивные, так и негативные оттенки вузовской работы. В НИИ мостов накоплен определенный опыт и его надо использовать при решении трудных вопросов организации НИР в новых условиях. Особенно следует обратить внимание на то, что при росте общего объема НИР наблюдается некоторое снижение уровня их экономической эффективности. Явно неравномерным является снижение финансирования фундаментальной тематики НИР по госбюджету. Этого допустить нельзя, в крайнем случае, следует компенсировать оплату таких расходов, используя внутриинститутские источники.

В целях более четкой координации НИР в институте создана специальная комиссия Ученого совета, которой поручено разработать перспективную программу научно-практических и фундаментальных исследований, а также модернизации экспериментальной базы научных подразделений. Председатель комиссии, бывший проректор по научной работе проф. В. Е. Павлов, в течение многих лет инициативно руководивший научным направлением деятельности института, теперь ректор института, ему, как образно говорится, и карты в руки.

Эти и другие вопросы были предметом глубокого рассмотрения (в феврале 1988 г.) на совместном заседании Ученого совета ЛИИЖТа и Технико-экономического совета Октябрьской дороги. С учетом требований времени реорганизуется Объединенный научно-исследовательский институт на общественных началах, создаются на дороге и в вузе хозрасчетные проектно-конструкторские и технологические подразделения, а также творческие кооперативы для ускоренной разработки научно-технических идей и их внедрения. Хотелось бы еще раз подчеркнуть важность и необходимость широкого вовлечения в эту работу студентов.

О высокоскоростной магистрали Ленинград—Москва

Эта крупная проблема, приобретающая сейчас общегосударственное значение, имеет свою предысторию. Еще в начале 70-х годов и в последующее время ЛИИЖТ в содружестве с ВНИИЖТом, Октябрьской железной дорогой, Ленгипротрансом, а также другими научными учреждениями и заводами проводил фундаментальные научные исследования по преобразованию существующей линии Ленинград—Москва в скоростную магистраль. На ней предусматривалось движение пассажирских поездов со скоростью 200 км/ч.

За сравнительно короткие сроки было сделано практически все необходимое, но реализация задержалась на неопределенное время. Не помогли и прямые обращения института в ЦК КПСС по этому вопросу (альтернативой было — помогите вывезти импортное зерно из прибалтийских портов). Пуск и обращение скоростного поезда ЭР-200 состоялся только в 1985 г., чему помогли руководство МПС и энтузиазм ленинградцев. Сейчас весь путь из Ленинграда в Москву, а также в обратном направлении поезд проходит за 4,5 ч. Но, к сожалению, это только один рейс в неделю!

Примерно в те же годы в институте развернулись научные исследования по высокоскоростной транспортной системе на электромагнитном подвешивании с линейным тяговым двигателем. Предварительный проект такого сообщения между аэровокзалом (площадь Мира) и аэропортом Пулково был разработан инициативной группой кафедры Изыскания и проектирование железных дорог под руководством доцента В. И. Грязнова с участием других кафедр. В 1978 г. проектный материал был представлен в Ленинградский обком КПСС и Ленгорисполком, получил у них лишь моральную поддержку и не более. С той поры в институте по этой проблеме совместно с другими НИИ и вузами на условиях хозрасчета работают специализированные лаборатории кафедр электротехники и ТОЭ (профессора А. И. Хожяинов, К. И. Ким и др.).

Наше государство в области пассажирских железнодорожных перевозок явно отстало от ряда зарубежных стран. Например, достижением века считается поезд, связывающий Париж и Лион, идущий со скоростью 270 км/ч. В печати появилась информация о постройке французской фирмой «Альстом» по заказу Испании скоростных экспрессов, которые уже в 1992 г. будут курсировать на линии Мадрид—Севиля со скоростью 270 км/ч. Далеко шагнули в этом направлении Япония и ФРГ. Вблизи от Гамбурга прошел испытания магнитоплан на магнитном подвешивании весом 100 т и вместимостью 96 пассажиров со скоростью 480 км/ч («Правда», 1989, 10 марта). Словом, нашим ученым, включая АН СССР, есть над чем задуматься и поработать.

Размышляя о сказанном, становится понятным, сколь большое значение в научной работе института сейчас и в перспективе приобретает крупнейшая проблема конца XX века — строительство новой высокоскоростной магистрали Ленинград—Москва со

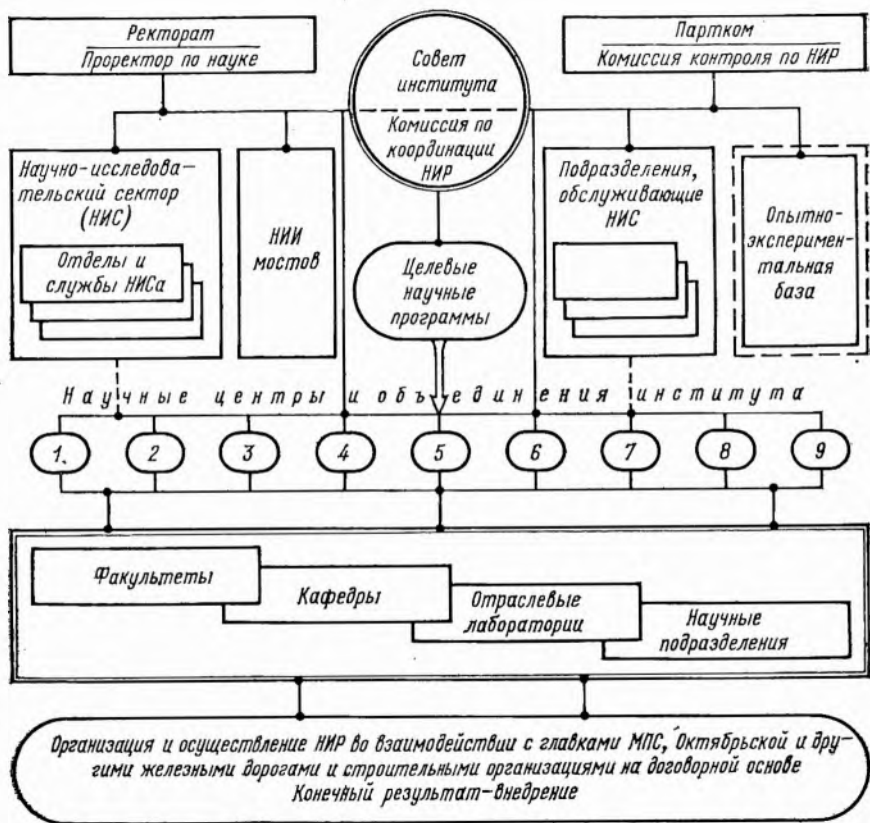
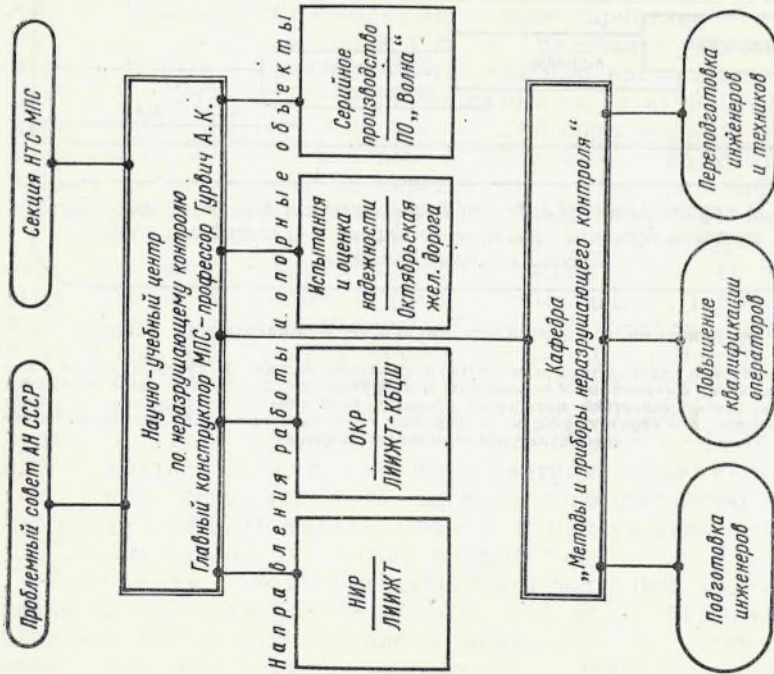


Схема организации и управления научно-исследовательской работой:

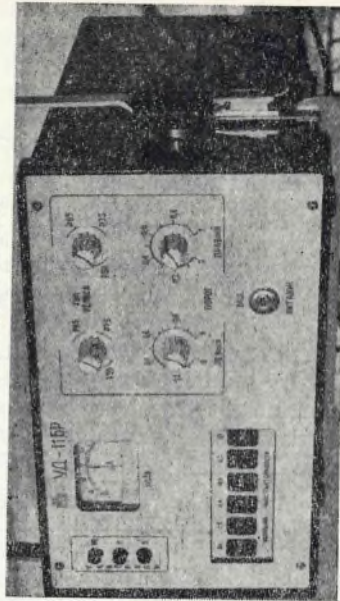
1 — по роботехнике, диагностике и ремонту подвижного состава и путевых машин; 2 — реконструкции тяги; 3 — мостам; 4 — тоннелям и сооружениям; 5 — пути и водоснабжению; 6 — проблемам высокоскоростной магистрали Ленинград—Москва; 7 — технологии и автоматизации перевозок; 8 — неразрушающему контролю; 9 — социальные проблемы труда и общей культуры железнодорожников



Неразрушающий контроль — основа безопасности движения

Достиженные и прогнозируемые результаты работы (продукция)

Дефектоскопы „Лисх-2“, „Рельс-5“, „б“ и др.
Обнаружено и предотвращено более 500 тысяч потенциально-возможных изломов рельсов, элементов подвижного состава и мостов. Перспективы — использование достигнутых лазерной техникой



Научно-техническое объединение по неразрушающим методам и приборам контроля

Указание МПС от 7 июля 1988 г.
«О проведении научно-исследовательских и проектных работ по сооружению высокоскоростной экологически чистой магистрали ЛЕНИНГРАД—МОСКВА»



Схема организации научной работы по ВСМ в ЛИИЖТе

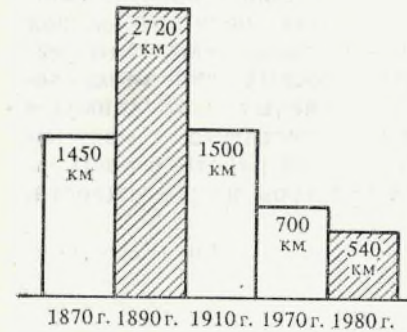


Зарубежные высокоскоростные железнодорожные магистрали

Железнодорожные линии	Год начала эксплуатации	Максимальная скорость, км/ч	
		Максимальная скорость, км/ч	Длина линии, км
Токио—Осака	1964	210	515
Осака—Хаката	1975	250	554
Токио—Марнока	1982	260	465
Париж—Лион	1983	300	425
Рим—Флоренция	1978	250	260

Общественное мнение пассажиров и населения

- I. Оценка степени удобства средств сообщения Ленинград—Москва, %:
 - самолет — 29,5;
 - современный ночной поезд — 73;
 - экспресс ЭР-200 — 82.
- II. За строительство новой супермагистрали, %:
 - пассажиры поездов — 79;
 - население Ленинграда и Новгорода — 88.
- III. Отдают предпочтение суперэкспрессу при стоимости билета не дороже купейного вагона — 84.



Среднегодовые темпы строительства отечественных железных дорог за отдельные десятилетия

От первой магистрали Петербург—Москва до экологически чистой высокоскоростной

скоростью движения пассажирских поездов до 350 км/ч. Особенности и первые экономико-экологические обоснования магистрали с целью широкой информации общественности по инициативе ЛИИЖТа опубликованы в газетах «Смена» (1988, 8 декабря) и «Октябрьская магистраль».

К сожалению, без участия научной общественности в центральных органах страны была согласована идея строительства аналогичной магистрали Центр—Юг, к которой предусматривалось примыкание перегруженной существующей линии Ленинград—Москва. В результате совместной инициативы и настойчивости Октябрьской ж. д. (А. А. Зайцев, В. М. Саввов), Ленгипротранса (Л. Н. Данильчик, В. М. Макаров), ВНИИЖТа (А. Л. Лисицын, Е. А. Сотников) и ЛИИЖТа при активной поддержке министра Н. С. Конарева и его первого заместителя Г. М. Фадеева возникла реальная идея строительства новой высокоскоростной магистрали Ленинград—Москва, которая призвана стать опытным головным участком высокоскоростной магистрали Центр—Юг. Исследования по экономическому и техническому обоснованию, экологии, энергетике и другим крупным вопросам, а также непосредственное участие в изысканиях, проектировании и строительстве превосходят по значимости для института строительство первой двухпутной магистрали Петербург—Москва проф. П. П. Мельниковым.

Прошли первые деловые встречи-совещания по этим проблемам, в институте создан научный центр, определены функции отдельных кафедр и факультетов, заместителем главного конструктора МПС назначен зав. кафедрой изысканий и проектирования железных дорог В. М. Петров. Началась реальная работа. Проведенные первые социологические исследования среди пассажиров поездов и общественности Ленинграда свидетельствуют, что избранный путь верен.¹ Участие в решении сложных научно-технических и социально-экономических проблем ученых, сотрудников и студентов станет заметной вехой в жизни института и мощным источником творческого вдохновения в научной работе, в повышении качества подготовки инженеров, их культуры и престижности.

¹ «Октябрьская магистраль». 1988. 1 декабря.

13. ПОВЫШЕНИЕ КВАЛИФИКАЦИИ И ПЕРЕПОДГОТОВКА СПЕЦИАЛИСТОВ ПРОИЗВОДСТВА, ПРЕПОДАВАТЕЛЕЙ ТЕХНИКУМОВ И ВУЗОВ

Повышение квалификации специалистов и преподавателей является одним из важных видов деятельности института. Он призван методологически направлять послевузовское непрерывное образование специалистов и преподавателей. Организация практического осуществления этой деятельности возложена на два факультета:

повышения квалификации ИТР и переподготовки инженеров по новым специальностям (в составе факультета имеются хозрасчетные курсы);

подготовки и повышения квалификации научно-педагогических кадров, включая преподавателей техникумов и технических школ железных дорог.

Учебные занятия на этих факультетах ведут выпускающие кафедры института, а также созданные в 70-е годы кафедры Теоретические основы и автоматизация управления, Прикладная психология, социология и педагогика. Кроме того, для ведения занятий приглашаются опытные специалисты производства, Ленинградского университета, других вузов и НИИ. За прошедшие годы по инициативе декана ФПК ИТР В. В. Румянцева и сотрудников выпускающих кафедр заметно расширена материально-техническая база, организованы специализированные аудитории для проведения деловых и ситуационных игр с использованием вычислительной техники. Это хорошее начало будущей работы по созданию современной лабораторно-экспериментальной базы, особенно в связи с необходимостью изучения дисциплин менеджмента.

В 1973 г. для слушателей ФПК специально было выделено одно из лучших и близких к институту общежитие по ул. Пржевальского, 6. Для этого жилое здание было расселено, реконструировано, в нем созданы необходимые бытовые условия. Однако на перспективу число проживающих в комнатах слушателей надо снизить до 2—3 чел.

По системе организации учебного процесса, составу слушателей и методической работе наиболее сложным и трудным является ФПК ИТР. Число специализаций велико — до 40, продолжительность обучения явно недостаточна, 4—6 недель, укрупленность групп из-за неприезда командированных вообще и несвоевременного их прибытия, также вызывает тревогу. Руководство и сотрудники факультета делают многое, чтобы стабилизировать положение. Представляет интерес разработанная на этом

факультете и оправдавшая себя заочная система повышения квалификации. Ее суть состоит в следующем. Производственники на короткое время (до одной недели) приезжают в институт, слушают установочные лекции, проходят соответствующее оформление и уезжают работать по учебным планам ФПК самостоятельно (заочно). На завершающий этап установленного срока они вновь приезжают в институт, выполняют квалификационную работу, и защищают ее. На перспективу такую систему повышения квалификации надо сохранить, поскольку она соответствует духу перестройки.

За прошедшие десятилетия на ФПК ИТР повысили квалификацию более 30 тыс. производственников. Только в 1988 г. прошли обучение 1892 чел., из них 1363 — для предприятий МПС (в том числе по заочной системе — 416 чел.).

В группах факультета переподготовки специалистов (план — 50 чел. в год) срок обучения установлен 6,5 мес. Учебный процесс строится на базе кафедры Методы и приборы неразрушающего контроля.

В соответствии с директивными указаниями по перестройке системы повышения квалификации с 1 января 1989 г. вся работа ФПК ИТР строится на условиях полного хозрасчета. Договорная система обучения одного специалиста в течение месяца установлена порядка 200 руб. Это ставит перед руководством факультета новые сложные задачи по заинтересованному заключению договорных обязательств с производственными организациями. Первое время возможно снижение численности обучающихся, в последующем же все будет определять качество работы, престиж вуза, взаимный интерес.

Факультет подготовки и повышения квалификации научно-педагогических кадров был создан в 1973 г. в виде эксперимента. Необходимость в нем возникла в результате разработки и внедрения в институте комплексной системы управления и планирования. В то время ЛИИЖТ, как и другие вузы, имел аспирантуру (во главе ее был начальник с окладом по штатному расписанию всего 150 руб.) и докторантуру в виде оформления соискателей на должность ст. научного сотрудника или предоставления творческого отпуска. Преподаватели направлялись кафедрами на ФПК других вузов или на стажировку, планировалось также повышение их квалификации через специализированные семинары и другие формы. К сожалению, все они были разобщены, кто и как ими управляет и координирует — трудно было понять. Именно тогда и возникла идея объединения всех этих форм подготовки и повышения квалификации преподавателей под эгидой факультета, деканом которого был назначен (на общественных началах) д-р техн. наук проф. И. И. Петров. Кроме того, опыт ежегодных новых приемов в институт показал, что наиболее желательными для абитуриентами являются отличники техникумов, поступающие в вуз по своим специальностям. Но как их привлечь поступать именно в ЛИИЖТ? Тогда и возникла мысль об организации в ин-

ституте повышения квалификации преподавателей железнодорожных техникумов. Это стало обязанностью факультета и прямой заботой руководства института. Что касается приема отличников техникумов, то за последние годы их численность возросла более чем в два раза. Думаю, что приемной комиссии института надо усиливать контакты и расширять связи со слушателями ФПК. Ведь число поступающих в институт отличников техникумов может расти и дальше, но может и убывать.

Опуская многие детали деятельности ФПК научно-педагогических кадров, отметим общую результативность работы института, относящуюся к этому факультету. За прошедшие 1981—1988 гг. успешно защитили докторские диссертации 21 чел., а 134 сотрудника стали кандидатами наук (при плане 121 чел.). Открытая в 1988 г. по решению Госкомобра СССР докторантура (по пяти специальностям) и аспирантура являются основными формами подготовки научно-педагогических кадров. Эффективность аспирантуры, выражаемая в защите диссертаций или представления их в специализированные советы в установленный срок, составляет (по дневному обучению) порядка 77 %.

Преподаватели кафедр в соответствии с планом повышали свою квалификацию на ФПК вузов, проходили стажировку на крупных транспортных предприятиях, НИИ и в проектно-конструкторских организациях. По целевой программе «Компьютеризация—90» более 200 чел. прошли обучение на специальных курсах института по программированию и использованию вычислительной техники.

По системе повышения квалификации преподавателей техникумов прошли обучение 3880 чел. из 83 техникумов и ряда дорожных технических школ. Как известно, ЛИИЖТ в 1988 г. совместно с отделом учебных заведений Октябрьской дороги организовал заочную инженерно-математическую школу для учащихся железнодорожных школ. Вероятно, есть повод подумать об организации специального семинара для преподавателей школ с акцентом на общежелезнодорожную и гуманитарную подготовку.

«Не признаю я такого научно-технического прогресса, в котором нет прогресса нравственного».

К. Э. ЦИОЛКОВСКИЙ

14. ГУМАНИТАРИЗАЦИЯ ИНЖЕНЕРНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

Идеи гуманитаризации в учебно-воспитательном процессе

Деятельность инженера путей сообщения всегда отличалась творческим неординарным подходом в решении производственных и социальных проблем, особенно в общении с людьми. В условиях перестройки отрасли, внедрения новых принципов хозяйствования нравственные и культурные черты и качества инженера-руководителя могут оказаться решающими. Без этого трудно понять и использовать ведущую роль человеческого фактора.

Слушая ответы студентов на экзаменах, особенно по общественным наукам, общаясь с выпускниками на производстве, мы нередко восторгаемся верностью и глубиной суждений по тем или иным вопросам, их эрудицией и логикой. Однако нередко наблюдается и другое: неосведомленность, серость и неуважительность к вопросам истории, литературы и искусства. Можно ли так обеднять собственную жизнь, лишая себя радостей духовного наслаждения и вдохновения.

Студенческая пора — это не только неповторимые дни юности, она во многом определяет последующую гражданскую позицию будущего инженера. И наша святая обязанность помочь наполнить каждый день студенческих лет постижением жизненной красоты, свойственной настоящему интеллигентному человеку.

Социологические исследования и опросы студентов говорят о большой заинтересованности, тяге их к культуре, познанию классической музыки, изобразительного искусства. Они хотят посещать спектакли, концерты, художественные выставки, но билеты на них достать трудно. А ведь для этого можно использовать залы и площадки самого института по договорному принципу «искусство — студентам». Приятно, например, видеть, с какой одухотворенностью многие студенты знакомятся с выставками картин, которые систематически проводятся в залах института (состоялось девять выставок). Инициаторы выставок — зав. лабораторией С. А. Босов и зав. кафедрой В. П. Третьяк.

Известна увлеченность В. И. Ленина искусством. Оно всегда было для него источником творческого вдохновения. С каким на-

слаждением слушал Владимир Ильич мелодичную музыку, например, «Аппассионату» Л. Бетховена или дуэт «Моряки» с его призывами «смело, братья, буря грянет...». В историческом наследии института немало примеров волнующей близости творческого труда инженеров с искусством. Вероятно, поэтому с интересом воспринимаются публичные лекции для преподавателей и студентов «Роль музыкального искусства в формировании и жизни инженеров путей сообщения», которые сопровождаются музыкальными иллюстрациями. Умело и постоянно используют богатое культурное и нравственное наследие института в лекциях по общественным и инженерным предметам профессора С. В. Амелин, М. И. Воронин, В. В. Ильин, С. И. Логинов, П. Ф. Метельков, А. А. Яблонский, доценты А. Я. Молчанова, И. П. Киселев и др.

Выпускники ЛИИЖТа, как правило, всегда настойчиво стремились получить высокое звание инженера и с достоинством шли по жизни. Их интеллигентность, как совокупность образования, подлинной культуры и человеческой порядочности, проявлялась в делах и, прежде всего, в верности служения своему народу. Это и первопроходцы железных дорог, создатели новой техники и инженерных сооружений, декабристы и революционеры, видные общественные деятели, инженеры-литераторы и музыканты. Они служили моральной и нравственной опорой общества. Сам термин *интеллигентность* впервые был введен в обиход писателем П. Д. Боборыкиным (1836—1921 гг.) в 60-х годах прошлого столетия и в последующем перешел в другие языки.

К сожалению, сейчас далеко не каждого инженера можно назвать интеллигентом. При массовой, конвейерной системе подготовки инженеров их гуманитарное образование оказалось отброшенным как ненужное. Студентам по своей природе свойственно заимствовать, перенимать у профессоров, преподавателей не только знание предмета и умение мыслить, аргументировать, но и общую культуру, манеру их поведения и общения. Не случайно К. Маркс подчеркивал, что воспитатель прежде всего должен быть сам воспитан. Между тем у нас еще есть преподаватели, слабо знающие историю, литературу и искусство. Трудно ожидать от таких преподавателей собственной проникновенности величием культуры и должного влияния на духовный облик студента.

Сейчас стало очевидным, что одна из самых ощутимых бед последних десятилетий заключается в том, что человек, как конечная цель любых преобразований в обществе, отошел в деятельность многих руководителей-управленцев на второстепенный план. Вперед выступили проблемы техники и технологии, технократическое мышление стало определять многие организационные и социальные решения.

На февральском (1988 г.) Пленуме ЦК КПСС по вопросам перестройки народного образования М. С. Горбачев подчеркнул необходимость воспитания подлинной интеллигентности молодых специалистов, наполненной духом современности. Это, прежде всего, осознанное стремление к непрерывному в течение всей жизни

образованию, постижению культуры и проявлению высоких принципов морали в делах и поступках.

Приведенная аргументация, пожалуй, достаточна, чтобы сделать вывод — гуманитаризация инженерного образования, практическое формирование интеллигентности будущих специалистов уже стало доминирующим фактором сейчас и на обозримое будущее. В ЛИИЖТе она вынашивалась и формировалась в течение ряда предшествующих лет. В этом направлении работали кафедры общественных наук, русского и иностранного языков, а также некоторые инженерные кафедры, особенно начертательной геометрии и химии под руководством энтузиастов этого дела профессоров Б. Ф. Тарасова (председателя художественного совета института), М. С. Барвинок и Л. Б. Сватовской. Неоценимое значение в деле гуманитарного образования имел факультет общественных профессий (ФОП), образованный еще в 1974 г.

На современном этапе перестройки речь идет уже не об отдельных формах и фрагментах воспитания интеллигентности, а об единой целенаправленной системе вуза по гуманитарной подготовке. Ее субъектами являются школьник — абитуриент — студент — инженер, выпускник вуза, с его последующим непрерывным самообразованием и культурным совершенствованием. Головным организующим и координирующим звеном этой системы является специально созданный для этих целей Гуманитарный факультет и его Совет, в состав которого входят кафедры общественных наук и гуманитарные кафедры института, а также видные ученые инженерных кафедр.

Рассматриваемая система гуманитарного образования строится по двум принципиальным направлениям. Первое — рассчитано на самые широкие студенческие массы, практически на всех. В расписании занятий наряду с дисциплинами общественного и социально-экономического циклов включаются публицистические лекции и беседы по актуальным вопросам культуры, этики, эстетики, права, психологии и др. Предусматриваются встречи с деятелями культуры, посещение целевых спектаклей, концертов в театрах, в филармонии, консерватории. Одно-два таких мероприятия в семестр (помимо общеузовских) имеют колоссальный эмоционально-нравственный смысл.

Организующей основой этого направления предполагается совместная деятельность преподавателей кафедр общественных наук, инженерно-экономических и выпускающих кафедр при координации гуманитарного Совета (председатель — д-р экон. наук В. П. Третьяк), парткома и ректората. Его реализация призвана постепенно изменить общую культурно-нравственную атмосферу вуза в пользу гуманитарных ценностей как среди преподавателей, так и студентов.

Второе направление — индивидуальная подготовка на гуманитарном факультете тех студентов, которые проявили склонности и способности в том или ином виде научных знаний, исторического наследия, общественной работы, искусства, журналистики и т. д.

Факультативы, отделения или секции ведут опытные специалисты в избранной для совершенствования области — видные ученые, писатели, социологи, артисты, музыковеды.

Как первое, так и второе направления гуманитарного образования предусматривают тесное и конкретно выраженное взаимодействие института с культурно-просветительными учреждениями Ленсовета и Облсовпрофа на договорных началах. Разумеется, что деловое решение этих проблем требует пересмотра установившихся в последние годы стереотипов и подходов к ним, предоставления более широких прав и полномочий вузу, его Ученому совету, как коллегиальному органу управления с участием студентов. Например, в трудные предвоенные годы институт имел фонд порядка 30—40 тыс. руб. для приобретения театральных билетов студентам и организации культпоходов. Руководителями крупных студенческих художественных коллективов были видные музыканты и артисты прославленных театров, а также талантливые ученые — педагоги института. Многие и сейчас помнят блестящие выступления студенческого хора (120 чел.) под управлением декана строительного факультета проф. Н. В. Федорова. На последнем концерте в переполненной Ленинской аудитории, посвященном памяти выдающегося композитора Н. А. Римского-Корсакова, Николай Васильевич взмахнул дирижерской палочкой, и не выдержало его сердце.

В настоящее время популярностью среди студентов и сотрудников пользуются выступления оркестра народных инструментов и вокального ансамбля «Кантус» под руководством питомцев института А. А. Маркина и В. М. Сухобокова. Не так давно выпускница А. Конечкая завоевала призовое место на Всесоюзном конкурсе «Песня-87», Н. Антонова — стала диктором ленинградского телевидения, а Л. Калинина — солисткой Театра музыкальной комедии.

Однако речь идет не просто о полезности того или иного вида искусства, а о возрождении на современном этапе системы гуманитарного воспитания — основы интеллигентности инженера. А. В. Луначарский отмечал, что профессиональное и научное образование, обогащенное музыкой и пением — это не роскошь жизни, без них оно было бы обездушенным.

В вопросах организации гуманитарного инженерного образования как, разумеется, и по другим направлениям, весьма полезно общение с родственными вузами нашей страны и за рубежом. Немало интересного и поучительного заимствовано в ЛГУ, ЛИАПе, Политехническом и других ленинградских вузах. Интересные идеи и опыт по развитию студенческого творчества имеются в Московском и Днепропетровском институтах инженеров железнодорожного транспорта. Системно и глубоко ведется гуманитарное образование в московских физико-техническом институте и Государственном техническом университете им. Баумана. Вот, например, некоторые спецкурсы и проблемы с запрограммированной направленностью «Стань интеллигентом, инженер!», читаемые в этом университете:

История инженерного дела — великое наследие древней Руси; вершины культуры XX столетия и вклад России в мировую цивилизацию; кто изобрел телевизор, реактивный двигатель, ЭВМ и полупроводник?; первопроходцы железных дорог.

Твои возможности, человек. Личность, эмоции, стресс — социально-психологические проблемы здорового образа жизни; умеем ли мы учиться?; как оказывать положительное влияние на людей, предотвращать конфликтные ситуации и заводить дружеское окружение; элементы аутогенной тренировки.

Парадоксы управления — можно ли остановить рост энтропии в нашем обществе? Перестройка экономического порядка — анти-экономика в действии, деньги и «антиденьги».

Образ бога и человека в христианстве и в других религиях — божественная святость и религия сердца; Ветхий и Новый завет, вмешательство Бога в историю.

Риторика, поэтика, логика, как искусство речи — владеющий словом — владеет миром.

Биолокация, ясновидение, экстрасенсорная форма материи — новая наука интеллектоника.

Однако любая стройная, логичная и содержательная система, вызвавшая интерес и признание в одном вузе, может остаться только на бумаге в другом, если не будут подобраны деловые, инициативные ее организаторы, и прежде всего — профессора, преподаватели и студенческие вожаки. Это, пожалуй, сейчас главное.

Использование исторического наследия и традиций в жизни института

В период происходящей перестройки и обновления общества, развития демократии и гласности, решительного устранения тормозящих эти процессы факторов, бесценное значение приобретают историческое наследие, накопленный опыт и традиции коллектива, отрасли, страны в целом. Они возвеличивают труд и порядочность человека, укрепляют принципиальность, доброту, общительность с людьми, непримиримость ко всякого рода недостаткам: Забвение, искажение или пренебрежительное отношение к добытому трудом и умом наших предшественников историческому опыту подрывает морально-нравственные устои общества и священное чувство Родины.

ЛИИЖТ имеет богатую историю, трудовые, революционные и боевые традиции ученых, сотрудников и выпускников. Об этом говорилось в главе об истории института. Хорошим личным примером в труде и патриотическом воспитании молодежи служит неутомимая деятельность ветеранов партии, Великой Отечественной войны и труда, а также многих профессоров и незаметных тружеников. Это сотрудники А. Н. Выборный, А. К. Данилов, И. А. Джанашия, С. А. Зинченко, А. С. Иванов, М. Н. Качан, Л. К. Курбатова, Н. В. Трелетина, В. Н. Черных, И. Н. Чулятов, Г. Ф. Яковлев и др.

Однако, к сожалению, некоторые важные традиции оказались в тени, другие — стали угасать. Коллектив института и общественные организации прилагают немало сил к их возрождению и развитию в новых условиях.

Отметим основные традиции и накопленный опыт по главным направлениям работы вуза, включая поисковые.

День основания института. Отмечается как ежегодный праздник 3 декабря. К этому событию коллективы кафедр и других подразделений готовят деловые мероприятия (создание, обновление лабораторий и т. п.), проводят тематические лекции, товарищеские встречи, беседы, вечера. Например, кафедра изысканий и проектирования железных дорог ежегодно в общежитии № 2 проводит тематические встречи выпускников трех поколений. В этот знаменательный день на заседании Ученого совета подводятся итоги конкурсов и смотров в учебной и научной области, присуждаются почетные звания и награды, заносятся на Мраморную доску фамилии выдающихся выпускников. Традиция возрождена в 1969 г. в дни празднования 160-летия института.

Научно-педагогические школы. Создавались под руководством видных ученых (в прошлом академиков, членов-корреспондентов АН). Эта традиция определяет научный авторитет вуза и побуждает ректорат, кафедры и факультеты проявлять особую заботу о росте талантливой научно-педагогической молодежи.

Важными элементами этой традиции является проведение конкурсов на лучшего лектора института, конкурса научных работ и учебников, чтение открытых (публичных) лекций. Непреходящее значение имеет разумное сочетание, диалектика взаимоотношений опытных ученых, наставников молодежи и их учеников.

Комплексное планирование и прогнозирование учебно-воспитательной, научной работы и социального развития. Оно впервые в практике вузов было разработано, применено и одобрено бюро Ленинградского горкома КПСС в 1970 г. В последующие годы комплексное планирование стало теоретическим и практическим стержнем системы управления в вузе.

Присуждение Ученым советом института званий: Почетный профессор, Почетный преподаватель. Эти звания присуждаются тайным голосованием с вручением Почетной грамоты и специального знака — в День основания института. Эта традиция возрождена в 1974 г. (в дореволюционный период в институте присуждалось звание Заслуженный профессор).

Награждение сотрудников знаком «25 лет безупречной работы в ЛИИЖТе» — по коллегиальному решению парткома, профкома и ректората — с вручением его к празднику Великой Октябрьской Социалистической революции.

Слеты и юбилейные встречи-конференции выпускников. Проводятся спустя 20, 30, 40 и 50 лет после окончания института. Наиболее систематически, деловито, с патриотическим воспитательным оттенком проходят встречи выпускников 1941 г. Председатель постоянного оргкомитета этих встреч И. М. Щербенок. Неоценимое

значение имеют беседы участников встреч в студенческих потоках, группах.

Принятие клятвы первокурсника. Впервые эта традиция введена в 1810 г. и возрождена в 1970 г. Осуществляется на праздничном ритуале посвящения первокурсников в студенты в День знаний.

Непреходящий интерес и духовную ценность представляют сохранившиеся в библиотеке института подлинные документы о присяге на верность отечеству выдающихся ученых П. П. Мельникова, С. В. Кербедза, Д. И. Журавского и др.

Конкурс на лучшую учебную группу по курсам института и факультетов. Проводится по семестрам в соответствии с Положением, утвержденным Ученым советом института (введен в 1970 г.). В настоящее время этот конкурс расширен, победителям выделяется дополнительный стипендиальный фонд.

Студенческая аттестация. Впервые была введена в 1971 г. Промежуточная аттестация проводится в середине семестра, итоговая — после семестровых экзаменов. В настоящее время введена Государственная аттестация студентов — после I курса с целью глобального общественного решения: одним успешно продолжать учебу в вузе, другим — неуспевающим переходить в техникум (по желанию) или работать на производстве с возможностью учиться заочно.

Слет отличников института и награждение студентов знаками «Отличник ЛИИЖТа» (по итогам учебного года). Эта традиция — дань трудолюбию и осознанному стремлению к постижению знаний. Красивый нагрудный знак пользуется в студенческой среде популярностью и, как свидетельствуют юбилейные встречи выпускников, остается доброй реликвией в их семьях.

Студенческая Неделя науки. Впервые была проведена в 1972 г. как широкая научная конференция, стимулирующая творческую работу и личное общение студентов и преподавателей.

Конкурс дипломных проектов по реальной производственной тематике с присуждением премий и Почетных грамот имени выдающихся ученых института и транспортной отрасли. Впервые был введен в 1979 г.

Принятие клятвы выпускников. Проходит на торжественном ритуале при вручении дипломов инженера у памятника лиижтовцам, погибшим в годы Великой Отечественной войны. Впервые клятва прозвучала в 1813 г. и была возрождена в 1984 г. (в год 175-летия института).

Занесение выпускников на Мраморную доску института и в Книгу почета факультетов. Требования и порядок занесения предусмотрены специальным Положением, утвержденным Советом института.

О становлении и возрождении этих традиций, их продолжении и развитии за прошедшие годы рассказано в книге «ЛИИЖТ на службе Родины» (Л.: Транспорт. 1984) и в других публикациях. Отдельные фрагменты приведены на помещенных в книге

ПОБЕДИТЕЛИ ТРАДИЦИОННЫХ



КОНКУРСОВ И СМОТРОВ



Спортсмены-чемпионы 1988 г.:

Ю. Чернюк; С. Шарпаева; Э. Кожевников; Т. Редько

Смотр-конкурс студенческих общежитий

1988 г. Общежитие № 2
строительного фа- Председатель студсовета Юхник Н. Н.
культета

Директор Рузанов С. М.

Общежитие переведено на самоуправление.



Лучшее
земляче-
ство
иностран-
ного
факультета

ГДР

Одна из лучших студенческих групп ПТ-309 по итогам конкурса 1988 г.



Победители смотра художественной самодеятельности ансамбль «Кантус». Руководитель В. М. Сухобоков

Мраморная доска выпускников

Учреждена в 1968 г.
Всего занесено 17 чел.
В их числе:
Березин А. В.— на-
чальник Рижского
отделения.
Овелян А. А.— Гл.
технолог Октябрь-
ского электровагоно-
ремонтного завода.
Мастер спорта.

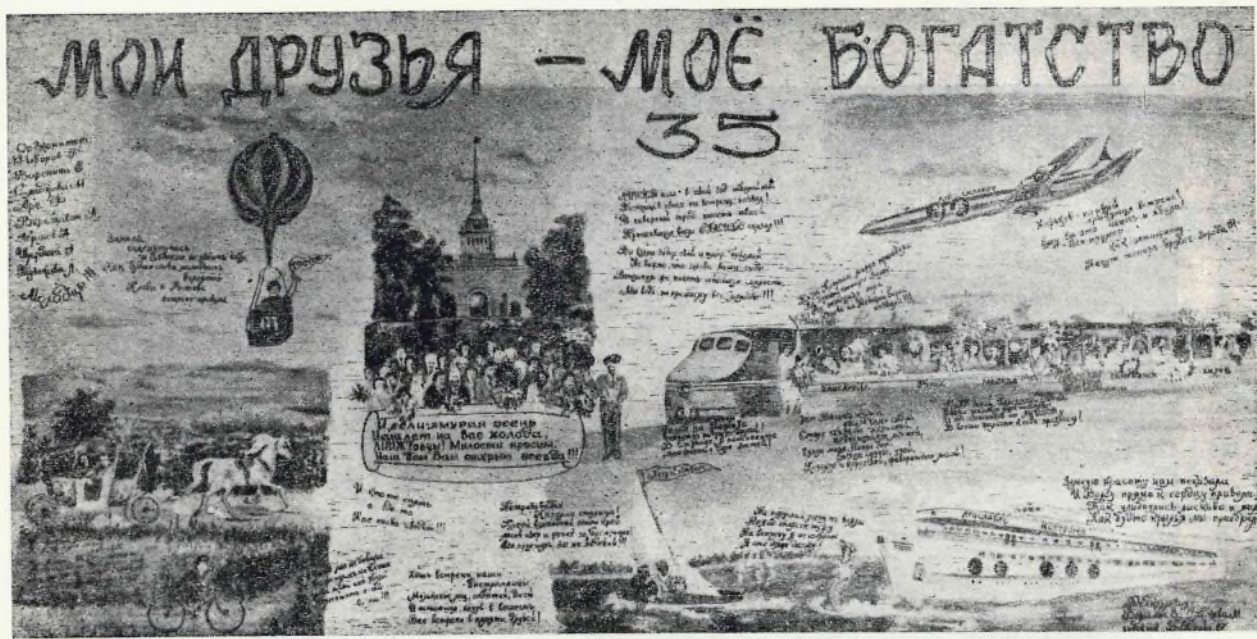
Выпускники — чемпионы мира и Олимпийских игр:
Т. Самойл, А. Конкина, Б. Селицкий, Т. Калининско



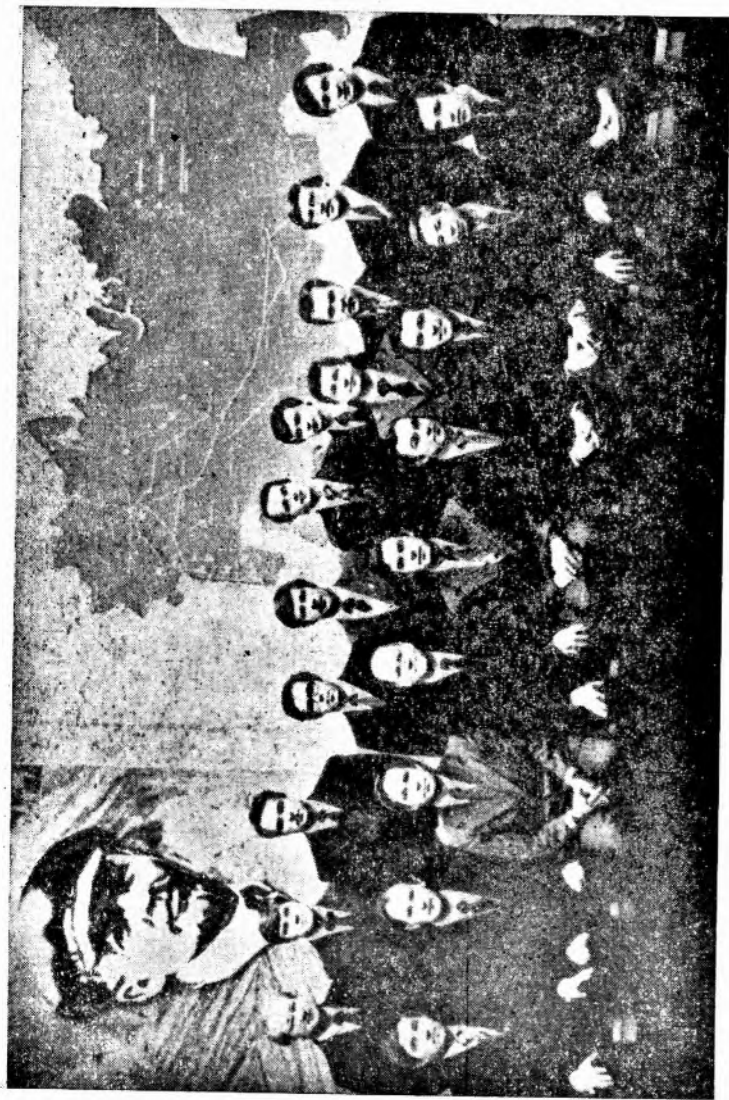
Вручение дипломов выпускникам искус-
ствоведческого отделения народным арти-
стом СССР И. Горбачевым



1977/1978



Большой сбор выпускников строительного факультета на традиционную юбилейную встречу



Руководители студенческих организаций разных лет на традиционной деловой встрече в День основания института:

Слева направо, сидят: Н. Н. Качан, В. И. Полегаев, А. П. Шуликов, Е. Я. Красковский, А. И. Михайлушкин, А. И. Исаев, А. В. Кабанов, В. Л. Уралов, В. Н. Зиновьев; стоят: Ю. А. Верженский, Н. А. Бушуев, В. И. Суворов, В. В. Николаев, А. А. Зорин, С. А. Ярошенко, В. М. Петров, И. М. Ушаков, В. В. Григорьев, В. Г. Карагаев

иллюстрациях и в приложениях. Вопросы эстетического и нравственного воспитания постоянно были в центре внимания Ученого совета и партийной организации института (секретари парткома В. Ф. Яковлев, В. В. Румянцев, А. П. Цуликов, В. Г. Каратаев). К сожалению, не все просто и гладко протекало и далеко не все еще сделано.

Весомость института, его авторитет всегда определялись научно-педагогическими школами ученых, их творческими связями с учреждениями АН СССР и производством, практическими делами поколений выпускников. Перспективная программа фундаментальных научных исследований и подготовки докторов наук и комплексная система гуманитаризации инженерного образования нацелена на рост научного потенциала и качество подготовки инженеров.

15. ПОДГОТОВКА СПЕЦИАЛИСТОВ ДЛЯ ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН И ВНЕШНИЕ СВЯЗИ ИНСТИТУТА

С первых дней своего основания в институте возникли и в последующие годы получали развитие научные и деловые связи с зарубежными странами. В разное время в нем работали ученые из Испании, Франции, Германии и Польши. В институте учились посланцы многих стран, их инженерная и общечеловеческая деятельность у себя на родине и в России оставила глубокий след. Это же можно сказать о студентах и питомцах нашего института, которые завершали высшее образование за рубежом.

После Великой Отечественной войны стали развиваться подлинные интернациональные связи. Уже в 1946 г. в институт были направлены первые студенты из социалистических и развивающихся стран. В дальнейшем, с целью улучшения организации их обучения, устройства в общежитиях и широкого ознакомления с Ленинградом — городом мировой культуры и революционных традиций, в 1946 г. был образован декапат по работе с иностранными учащимися. За прошедшие годы в ЛИИЖТе получили высшее образование более полутора тысяч специалистов из 45 зарубежных стран, из них 110 — защитили кандидатские диссертации. Многие выпускники пишут в институт искренние и волнующие послания, в которых делятся своими впечатлениями о студенческих годах, рассказывают о работе, где занимают высокие инженерные и государственные посты, выражают признательность многим профессорам, преподавателям и сотрудникам. В их числе часто упоминаются М. И. Воронин, Б. Ф. Тарасов, И. Д. Фадеева, Г. С. Афонин, А. И. Михайлова, М. А. Переборова и другие заботливые сотрудники.

В институте обучаются 440 студентов, 46 аспирантов и стажеров из 34 социалистических и развивающихся стран почти всех континентов планеты. Наиболее многочисленные землячества — монгольское (89 чел.), кубинское (82 чел.), польское (80 чел.) сирийское (44 чел.). С Польшей институт глубоко связан был еще в дореволюционные годы. Среди польских выпускников — более 600 чел., в их числе видные ученые, профессора нашего института С. В. Кербедз, Ф. Г. Зброжек, Ф. С. Ясинский и др.

Учебный процесс с иностранными студентами строится на базе совместных с советскими студентами лекционных потоков и учебных групп. На первом курсе для студентов со слабым знанием русского языка создаются отдельные группы. Важное значение для интенсификации изучения русского языка и познания культурных ценностей имеют посещения музеев, художественных выставок и

театров. В этом благородном интернациональном воспитании велика заслуга кафедры русского языка и деканата. Постепенно в институте сложились хорошие традиции интернационального общения студентов. Это общение строится посредством интерклубов, землячеств в общежитиях, развития художественной самодеятельности, проведения культурных мероприятий в дни национальных праздников, а также новогодних и выпускных приемов. Невозможно переоценить значение общечеловеческого воспитания в формировании духовного облика выпускника ЛИИЖТа. В их осуществлении велика роль многих активистов, особенно проректора института по внешним связям И. Д. Фадеевой.

Успеваемость студентов-иностранцев зависит от многих факторов, но прежде всего от твердого соблюдения дисциплины и сложившихся в институте демократических устоев. Вместе с тем, наряду с хорошими примерами, успеваемость отдельных студентов, поведение их в общежитиях вызывает озабоченность. Надо также иметь в виду, что если в вузах СССР в целом на 1000 студентов обучается иностранных учащихся 13 чел., то в ЛИИЖТе — в шесть раз больше! Думаю, что настало время настойчиво позаботиться о вузовской доле валютных средств, которые сейчас оседают в Госкомобре СССР, и создать более благоприятные условия для обучения, проживания и ознакомления с культурными ценностями нашего города.

Институт осуществляет прямое научное и деловое сотрудничество с Болгарией, Польшей, Чехословакией. Заключены договоры с Дрезденским институтом транспорта и связи (кафедры Охрана труда, Электронные вычислительные машины, Энергоснабжение железных дорог); с Варшавским политехническим институтом; с Высшей инженерной школой (г. Радом, Польша). Готовятся договоры с Институтом транспорта и связи (г. Жилина, Чехословакия) и Северного университета (КНР). В них также предусматривается сотрудничество по проблемам высшего образования, учебно-методическим вопросам, внедрение автоматизированных систем обучения и контроля знаний на базе современных ЭВМ.

Ученые института систематически участвуют в международных научных конференциях, а также работают в качестве экспертов МПС по специальным вопросам. Профессора Г. Н. Жинкин, В. В. Яковлев, доцент Ю. А. Дружинин и другие выступали с докладами на международных конференциях.

Проф. М. М. Машнев и доц. А. Ф. Богданов совместно с польским предприятием «Рафомет» участвуют в изготовлении разработанного в ЛИИЖТе станка для обточка и упрочнения колесных пар подвижного состава. Прорабатываются вопросы сотрудничества с Индией — по электрическому транспорту и проблеме очистки воды.

Ежегодно, начиная с 1987 г., институт организует курсы повышения квалификации для выпускников вузов железнодорожного транспорта. Планируется проведение таких курсов непосредственно в МНР, Польше и на Кубе. Ряд преподавателей ЛИИЖТа

(Н. А. Чураков, Л. И. Борисенко и др.) ведут занятия в зарубежных вузах. На взаимных договорных началах налажен обмен профсоюзными группами, коллективами самодеятельности и спорта.

Бесспорно, что все это соответствует духу перестройки, но надо думать и идти дальше, готовить более фундаментальные связи, в том числе и на основе взаимных валютных операций.

О зарубежном опыте и его использовании

Поиск оптимальных решений проблем высшего образования (в условиях ЛИИЖТа) побуждает осмыслить опыт и современные тенденции аналогичных процессов, протекающих в зарубежной высшей школе. Основанием для этого могут служить опубликованные специальные исследования по проблемам высшего образования, а также прямые контакты с вузами Чехословакии, Польши, Югославии и Великобритании. Особенно содержательной в этом плане была конференция ректоров крупных политехнических вузов Европы, США и Канады, состоявшаяся в Варшаве в 1988 г. В заседаниях этой конференции принимал участие автор книги.

В целом картина в зарубежных странах достаточно пестрая, наблюдается дальнейшее снижение темпов роста студенческих континентов, велика неравномерность финансового обеспечения высшего образования. Для краткости изложения и предоставления возможности читателю самостоятельного суждения по этим вопросам в таблице приведены некоторые общие данные, характеризующие состояние высшего образования в ряде социалистических и капиталистических стран.

Контингент студентов, соотношение форм высшего образования и финансовое обеспечение

Страны	Общий контингент студентов, тыс.	Число студентов на 10 тыс. человек населения	Доля дневного обучения, %	Выпуск специалистов, тыс.	Доля нижеперев, %	Расходы на высшее образование	
						млн. руб	Доля валового национального продукта, %
ГДР	130	78	84	25	28	790	1,1
Польша	341	91	78	59,7	24	1 100	0,9
Чехословакия	169	109	83	35,5	15	400	0,8
США	7 711	268	74	914	18	81 500	2,4
Япония	1 734	144	93	382,5	22	9 000	1,1
Великобритания	574	102	86	116	13	5 300	1,5
СССР	5 088	181	52	839	34	7 100	0,85

Представляет интерес картина общественных расходов на образование по географическим регионам мира и некоторым странам (по пересчету национальной валюты в рубли по котировке Госбанка СССР). В целом в мире в 1984 г. израсходовано 508 239 млн руб. или 110 руб. на человека. При этом на Северную Америку приходилось 806 руб., Японию — 758, Польшу — 149 руб., СССР — порядка 200 руб.

Вдумываясь в приведенные данные, невольно проникаешься мыслью о разумности сокращения численности подготовки студентов (разумеется, не за счет перспективных специальностей) и интенсивного переоснащения вузов современной техникой, особенно персональными компьютерами.

Из принципиальных вопросов учебно-методического характера хотелось бы отразить следующие.

В передовых вузах возрождается осознанный интерес студента к знаниям, а в связи с этим получает развитие свобода выбора специальности, дисциплин и факультативов, включая менеджмент. Высокая квалификация и мастерство профессоров, внимание к личности студента в сочетании с высокой требовательностью практически исключают дебаты о свободном посещении учебных занятий.

Производственная практика студентов строится по контрактам с заинтересованными фирмами, поэтому по срокам она может быть продолжительной, более года. Студент по соображениям сохранения благоприятной служебной карьеры и семейным обстоятельствам, сложившимся в период практики, может завершить высшее образование без отрыва от производства и в этом вуз не видит каких-либо компрометирующих обстоятельств (вспомним нашу полемику на Ученом совете института по поводу длительной производственной практики).

Все зарубежные технологические вузы единодушно выступают за немедленную гуманитаризацию инженерного образования. Считается, что бурный научно-технический прогресс неожиданно подвел народы к атомной и экологической пропасти и, чтобы вовремя остановиться, надо возродить подлинную интеллигентность, нравственность и человеческое доверие.

Во всех странах студенты материально нуждаются (если не считать помощь состоятельных родителей), и поэтому многие подрабатывают, но такое сочетание учения и труда под силу способным, одаренным студентам. Как же быть другим? В зарубежных вузах выдается льготный кредит с возвратом после окончания вуза. В этом есть здравый смысл и для наших вузов. В дореволюционное время в Петербургском институте инженеров путей сообщения существовала студенческая ссудная касса.

Наконец, приятно отметить растущую деловую дружбу и доверие между родственными вузами. Этим надо дорожить и взаимное сотрудничество развивать.

16. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ИНСТИТУТА В МАТЕРИАЛАХ ВСЕСОЮЗНОГО СЪЕЗДА РАБОТНИКОВ НАРОДНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

Состоявшийся в декабре 1988 г. Всесоюзный съезд народного образования проходил бурно и демократично. На его пленарных и секционных заседаниях выступило более 200 делегатов. Профессиональная дискуссия, ее накал вокруг болевых проблем системы народного образования была весьма острой и требовательной. Многие документы съезда — концепции, положения по всем формам образования и подготовки специалистов, резолюции (они имеются в методбюро института) обсуждались заинтересованно и полемично. Словом, эмоции, плюрализм проявились в полной мере.

Приоритет съезда принадлежал общеобразовательной школе, ее кризисному состоянию. Дело в том, что перестройка высветила профессиональную некомпетентность и духовную бедность многих специалистов разных уровней и направлений. Ведь культ знаний, стремление или хотя бы предрасположение к ним формируется еще в детские годы, а затем продолжается в школе, техникуме, вузе.

Как сейчас выглядит система школьного образования и что предлагается сделать? Для краткости обратим внимание читателя на помещенные в книге иллюстрации и предложим самому сделать комментарии к ним. В стране ощущается дефицит школьных зданий и мест в них, особенно в сельской местности. Почти четверть всех учащихся занимаются во вторую или даже третью смену, численность классов нередко превышает 40 чел. Бюджетные ассигнования на приобретение различного оборудования, учебных приборов и пособий, особенно микроэлектроники (персональных компьютеров) и фонды на них значительно ниже по сравнению с некоторыми социалистическими странами. С горечью подчеркивалась педагогическая перегрузка учителей, снижение их мастерства, что ведет к утрате былой уважительности и почитания со стороны учеников. Аналогичное положение отмечается и в высшей школе, что же касается вычислительной техники и современного лабораторного оборудования, то оно просто тревожное.

На съезде неоднократно подчеркивалось, что длительное время в нашей стране финансирование народного образования, включая и вузы, осуществлялось по так называемому остаточному принципу. Это противоречит современным закономерностям обществен-

ного развития: страна, экономящая на образовании, обречена все время догонять другие развитые страны. В резолюции съезда это нашло должное отражение.

Во многих выступлениях и предложениях настоятельно звучала мысль о необходимости возродить и всячески стимулировать былую доброту, душевность и творческую увлеченность учителей в школе. Этим, в свою очередь, они, бесспорно, завоеуют уважение, доверие и любовь своих учеников. Иначе из наших проказливых и шустрых почемучек постепенно будут расти инертные, равнодушные и безразличные люди. Уверен, что высказанное в адрес общеобразовательной школы актуально и для высшей школы.

В ЛИИЖТе с участием ряда вузов Ленинграда и системы МПС были выработаны к съезду конкретные предложения, опубликованные в газете «Наш путь» (1988, 15 декабря). Практически все наши предложения получили поддержку и отражение в соответствующих документах съезда. Их суть заключается в осуществлении ленинского принципа единства в главном, в выработанных общих целях, рубежах и плюрализме в путях их достижения. Речь шла о децентрализации управления, предоставлении вузам, их ученым советам широких прав самостоятельного решения, например, следующих вопросов:

разработка и утверждение учебных планов и графиков учебного процесса с учетом накопленного опыта подготовки инженеров, взаимодействия вуза с производством и требований перестроечного процесса;

установление штата профессорско-преподавательского состава с учетом устранения педагогической перегрузки, имея в виду достижение норматива: один преподаватель на восемь студентов. Именно таким был этот норматив в нашем институте на рубеже XX в.;

присвоение ученых званий профессора и доцента (в рамках научно обоснованных должностных соотношений штата преподавателей и с учетом реального качества работы вуза);

установление студентам именных и повышенных стипендий — в пределах выделенного институту стипендиального фонда, а также дополнительного фонда, образуемого за счет предприятий и самого института;

решение вопросов «свободного» посещения студентами лекций и других учебных занятий, а также участия студентов в трудовых программах регионов страны;

установление штата учебно-вспомогательного и обслуживающего персонала и размеров оплаты их труда в пределах выделенного фонда заработной платы;

восстановление студентам льготы на отсрочку от призыва в Советскую Армию до окончания вуза.

К сожалению, открытым остался вопрос о создании льготного ссудного банка для оказания материальной помощи нуждающимся

Расходы на народное образование
(для национального дохода)



Количество учебных заведений СССР

Виды	1965 г.	1988 г.
Общеобразовательные школы	188 600	127 400
ПТУ	3 400	8 020
Техникумы и училища	3 820	4 500
Вузы	756	898

Число студентов вузов на 10 тыс. населения



Выпуск специалистов, тыс.

Специалисты	1965 г.	1987 г.
Инженеры	175,1	371,6
Техники	318	592
Выпускники ПТУ	1,100	2,582

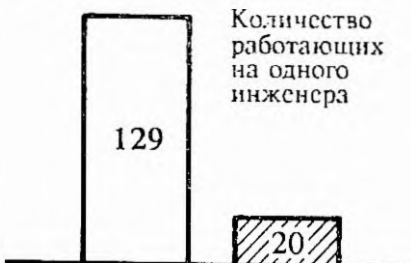
Количество инженеров в МПС



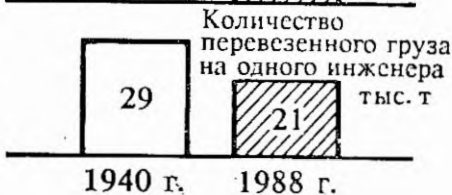
Стоимость оборудования на одного студента

Вузы СССР, тыс. руб.	2,4
ЛИИЖТ, тыс. руб.	5,8
Вузы США и др. развитых стран, тыс. долл.	~80

Количество работающих на одного инженера



Количество перевезенного груза на одного инженера тыс. т



Информация по материалам Всесоюзного съезда по народному образованию

студентам, особенно семейным, с возвратом полученных сумм в процессе работы после окончания института.

С большой озабоченностью обсуждалась проблема усиления гуманитаризации образования вообще и инженеров в особенности.

Весьма важно, что при закрытии съезда председатель Государственного комитета по народному образованию Г. А. Ягодин рекомендовал не ждать утверждения документов, смело вести перестройку, действовать в духе съезда. Однако эта деловая установка может быть реализована только при условии, когда вузу будет предоставлена полная самостоятельность в решении всех вопросов подготовки специалистов высокого класса. В вузах ждут не очередных декларативных призывов, а подлинного внимания к педагогу и студенту, их материальной и духовной жизни. Столь низкого уровня социального обеспечения, который сложился в настоящее время, в вузе ранее не было, и это явно не соответствует провозглашенной ныне приоритетности высшего образования.

«Люди оставляют следы своих деяний и пусть не занесет их песок забвений»

(Из заветов Улугбека)

17. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Основные данные о деятельности института за 1968—1988 г.

Читатель, питающий интерес к новациям в высшей школе, вправе задать вопрос: «Какова результативность пройденного коллективом ЛИИЖТа поискового пути, о котором шел рассказ на страницах книги?» Думаю, что ответ на этот вопрос представляет определенный интерес, особенно для лиижтовцев, участников творческого процесса. Известно, что любой экспериментальный поиск познается по конечным результатам. Что же и как изменилось в деятельности института и может быть взято для дальнейших преобразований в качестве коллективного опыта? Разумеется, многое еще предстоит самокритично осмыслить, обогатить современным содержанием или даже отбросить.

Коренные вопросы деятельности института постоянно были в центре внимания Ученого совета и общественных организаций института. Они живо и конструктивно обсуждались на традиционных встречах ученых, производственников, студентов «за круглым столом» как в институте, так и на производстве, нередко с участием прессы. Особенно полемично обсуждались новые подходы повышения качества подготовки специалистов, проблемы производственной практики и студенческого самоуправления. Понятно, что широкая гласность и демократичность, участие в дискуссиях оппонентов побуждало к взвешенности и учету накопленного опыта в принятии решений.

Необходимо подчеркнуть неосценимое значение многолетнего активного участия в работе института его Ученого совета, крупных инженеров, руководителей производственных организаций Октябрьской ж. д., Метрополитена, Ленгипротранса, трестов Минтрансстроя. На базе их подразделений на протяжении ряда лет действуют учебно-научные объединения или филиалы кафедр. Именно на этой основе многое сделано и в развитии материальной базы института, оснащении лабораторий, полигонов новым оборудованием. На Всесоюзном съезде по народному образованию предложение ЛИИЖТа о включении в состав ученых советов вузов видных специалистов производства и научных учреждений получило полную поддержку и одобрение.

Каков же обобщенный практический вклад института в народное хозяйство страны, развитие железнодорожной отрасли и самого вуза? Сравнительные данные по основной деятельности института приведены в таблице. За период 1968—1988 гг. институт подготовил более 33 тыс. инженеров, работающих практически на всех магистралях страны. Прибытие выпускников на работу по Государственному плану распределения составляет порядка 97 %. Периодически организуемые на железных дорогах деловые встречи выпускников дают богатую информацию о качестве их подготовки

Сравнительные данные по основной деятельности института

Показатели	1968 г.	1988 г.	Среднестатистические данные по вузам страны
Общая численность студентов, чел.	12 460	11 810	5560
В том числе дневного обучения	5 440	5 790	2940
Доля иностранных студентов, %	4	8	1,3
Штат преподавателей, чел.	660	750	372
Преподавателей, имеющих ученые степени и звания, %	48,4	62	46,6
В том числе доктора наук, профессора	6,7	11	4,1
Численность студентов дневного обучения, приходящихся на одного преподавателя	12,4	9,6	8,1
Выпуск инженеров, чел.	1 268	1 565	845
В том числе дипломы с отличием, %	9,3	10,6	7,8
Прием аспирантов, чел.	41	47	12
Общий объем НИР, млн руб.	2,15	5,8	1,770
Экономическая эффективность на 1 руб. затрат	—	1 р. 67 к.	1 р. 10 к.
Число отраслевых лабораторий	11	15	2
Получено авторских свидетельств	24	100	22
Опубликовано учебников, учебных пособий, монографий	16	19	7
Основные фонды института, млн руб.	12,3	51,4	—
Площадь для учебно-научных целей, приходящаяся на одного студента дневного обучения, м ²	9,1	15,2	10,8
Жилая площадь общежитий на одного студента дневного обучения, м ²	4,5	6,8	4,7
Стоимость оборудования на одного студента дневного обучения, руб.	1 200	5 800	2400

и имеющихся наших недоработках. За это же время институт выпустил более 800 инженеров, аспирантов и стажеров для зарубежных стран, многие из них выдвинуты на руководящие инженерные и общественные посты.

На факультетах повышения квалификации прошли обучение и переподготовку более 34 тыс. специалистов и преподавателей техникумов. Объем выполненных научных исследований в финансовом выражении составил около 80 млн руб., а подтвержденная экономическая эффективность внедренных разработок — около 240 млн руб. Четыре крупных исследования (по стрелочным переводам, мостам, ультразвуковой дефектоскопии и промышленному транспорту) удостоены премий Совета Министров СССР. Одна из работ (по космической технике) была представлена на соискание Государственной премии. Основные фонды материальной базы института возросли почти в четыре раза и составляют сейчас более 50 млн руб. За рассматриваемый период улучшены жилищные условия 450 семьям сотрудников института. Ежегодные премиальные выплаты рабочим и служащим достигли 150 тыс. руб.

В деятельности любого коллектива можно заметить диалектическую закономерность — стремление к лучшему, продвижению вперед. Заметить успехи на этом пути, поддержать инициаторов, подлинных тружеников, их деловую и моральную уверенность — значит стимулировать происходящий творческий процесс. Именно такой подход побуждает отметить, что коллектив института, начиная с 1977 г., за достигнутые успехи во Всесоюзном социалистическом соревновании восемь раз награждался переходящим Красным Знаменем ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ, в том числе четыре раза с занесением на Всесоюзную доску почета на ВДНХ СССР. Трижды — 1981, 1984, 1986 гг. — ЛИИЖТ был удостоен переходящего Красного Знамени Министерства путей сообщения и ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта и транспортного строительства.

Все это стало возможным благодаря целеустремленному творческому труду коллектива. Первостепенное значение придавалось деловому, демократическому стилю управленческой работы, совместно с профсоюзной и комсомольской организациями сотрудников и студентов. По этим вопросам автором были опубликованы работы «Студенческая пора...» (Лениздат, 1976), «Управление в вузе» (ЛИИЖТ, 1979) и др.

Институт постоянно ощущал руководящую роль, помощь и поддержку партийных и советских органов Ленинграда и Министерства путей сообщения. В свою очередь, и ЛИИЖТ, его кафедры, факультеты и студенчество всегда отзывчиво относились к их поручениям.

Тесно взаимодействовал институт с производственными организациями, где работают наши выпускники, что давало возможность посредством социологических исследований оценивать верность избранных преобразований в подготовке специалистов и вносить необходимые коррективы.

В деятельности института были и огорчительные периоды и события, недостатки и упущения. Они, прежде всего, связаны с различного рода конфликтными ситуациями в подразделениях, неблагоприятными поступками некоторых сотрудников и студентов. При их разрешении всегда проявлялось стремление сочетать принципиальность и требовательность с уважением к личности человека. В этом, пожалуй, главное для психологического поддержания творческого настроения коллектива. Сейчас среди всех дел и забот на первое место важно ставить воспитание и проявление чуткости, доброты, внимания и уважительности к людям. В этом суть подлинной интеллигентности ученых и выпускников нашего института.

Некоторые мысли о наболевшем

На рубеже третьего тысячелетия в нашем обществе с небывалой за последние годы остротой возник глобальный социальный спор — каким просматривается политический и экономический уклад жизни в будущем? Поводом для него послужили явно нереализованные возможности социалистического устройства общества, выявленные вопиющие антизаконные и не свойственные социализму действия, а также возникшие серьезные экономические трудности. Обобщенные оценки прошлого в сопоставлении с общим фоном благосостояния в ряде зарубежных стран послужили основанием не только для критики коммунистических идеалов общества, но полного отбрасывания их как не подтверждающих жизненную состоятельность. При этом в обострившейся полемике и практических делах нередко проявляется пренебрежение к историческому наследию, патриотической духовности.

Между тем, в соревновании различных идей общественного устройства и его способа производства в конечном счете побеждает тот строй, который прежде всего обеспечивает более высокую производительность труда с лучшими условиями жизни членов общества и социальной справедливости в нем. Если это положение не вызывает серьезных сомнений, то логично далее заметить, что в наше время уровень производительности труда обеспечивается реальным научно-техническим прогрессом производства материальных благ и услуг, творческим генератором которого являются ученые и специалисты — выпускники вузов. Таким образом страна, ее руководители и народ, заинтересованные в победе социалистического строя, подлинное приоритетное внимание должны уделять системе народного образования, культуре и особенно высшей школе. Инженерный корпус страны, его творческий потенциал и интеллигентность являются одним из решающих факторов в этой состоятельной борьбе.

Обратимся к некоторым конкретным проблемам вузовской действительности.

1. О штатах и педагогической занятости преподавателей. Научно-педагогические и воспитательные обязанности профессоров и преподавателей на современном этапе научно-технического прогресса, информационного «взрыва» и гуманитаризации инженерного образования требуют затрат значительно большего времени, чем это было раньше. Однако педагогическая нагрузка преподавателей, особенно в связи с усилением самостоятельной работы студентов — существенно превышает сейчас прежние нормы. Недостаточность заработка среднего звена преподавателей заставляет восполнять его участием в хозрасчетной НИР, а работа со студентами уходит на второй план.

Что в современных условиях можно сделать для решения этой проблемы? Думаю, что доступным для вуза со стабильным штатом преподавателей является снижение общего контингента студентов путем сокращения приема и объективного (гласного) отсева лиц, не проявляющих на деле стремления к знаниям. Именно так определял позицию вуза на рубеже XX в. его директор М. Н. Герсеванов. В те же годы уставом института предоставлялось право Ученому совету содержать дополнительный штат преподавателей за счет специальных средств. Почему же в наше время, когда устав утверждается не министерством, а Советом института, не воспользоваться этим источником? Кроме того, вряд ли оправдан единый для всех жесткий возрастной рубеж для профессоров — в части чтения лекций и активного общения со студентами — без учета потенциальных возможностей, опыта и неповторимого педагогического мастерства каждого, а также мнения студентов. Это не в традициях нашего института.

2. О финансовом обеспечении высшего образования. Как в до-революционные годы, так и в советский период подотрасль Просвещение железнодорожного транспорта — детские учреждения, школы, профессиональные училища, техникумы и вузы — всегда финансировались из государственного бюджета, что вполне логично. Для любого цивилизованного государства нет более благородной миссии, как забота о благосостоянии своего народа в настоящем и будущем. В 1989 г. впервые принято решение о переводе этой подсистемы народного образования с бюджетного финансирования на отраслевое, за счет хозрасчетных источников МПС!

Справедливости ради надо отметить, что отраслевое финансирование всегда воспринималось как благо, ибо оно было дополнительным к основному, бюджетному, которого на все прорехи явно не хватало. В этих условиях уже возникло одно из рацпредложений об удешевлении подготовки специалистов для обеспечения отрасли. Согласно этому предложению при сохранении прежнего срока обучения в вузе (4 года 10 мес.), выпускников техникумов и ПТУ рекомендуется принимать на старшие курсы. Экономия на высшем образовании может повлечь за собой непредсказуемые издержки для отрасли. Здесь необходимы иные, взвешенные подходы.

3. О стипендиях. При существующей стоимости питания, предметов первой необходимости стипендия в бюджете студента воспринимается как дополнение к чему-то основному. Это может быть длительная материальная помощь или собственный заработок. Последнее — более престижно для студента. Отмеченные вопросы имеют первостепенное значение, их коренное решение — за государством, но что-то может и обязан делать вуз.

Заметим, что в дореволюционные годы в нашем институте размер стипендии был 30 руб. в месяц. Количество именных стипендий в честь выдающихся и крупных инженеров-выпускников института (порядка 40 стипендий за счет взносов железных дорог, личных дарений и других источников) значительно превышало число казенных стипендий. В институте многие годы действовала ссудная касса взаимопомощи, она играла существенную роль в жизни студентов. Наконец, существовавшее бюро по трудоустройству оказывало содействие студентам в подборе подходящей работы, которую можно было совмещать с учением.

В современных условиях существенным дополнительным источником улучшения материального обеспечения студентов являются прямые договоры на подготовку инженерных кадров с заказчиками, по которым стипендия может достигать 150 руб. Хорошим нравственным и материальным стимулом являются именные стипендии, но их явно недостаточно. В институте есть возможность значительно увеличить число именных стипендий за счет имеющегося стипендиального фонда и дополнительных средств железных дорог и предприятий. Первые шаги сделаны, не ожидая директивных указаний: Ученый совет в расширенном составе с участием студентов и производственников 3 декабря 1988 г. установил 20 дополнительных именных стипендий повышенного размера (к трем ранее официально разрешенным). Это стипендии имени П. П. Мельникова, Н. А. Белелюбского, В. Н. Образцова и других выдающихся ученых. Уверен, что в будущем возникнут предложения об установлении именных стипендий в честь выдающихся производственников—выпускников института, героев социалистического труда, например, В. М. Елисеева, водившего поезда по Ладужской «Дороге жизни», Б. П. Бещева, В. В. Чубарова и других (за счет средств производственных коллективов).

В качестве других постоянных источников материального содействия студентам отметим следующие:

а) организованная работа в круглогодичных студенческих отрядах типа «Смена», «Ладога» и др., а также на кафедрах по хозрасчетной тематике. Эти источники одновременно способствуют формированию необходимых специалисту профессиональных навыков;

б) открытие официальной студенческой ссудной кассы или банка для выдачи льготного кредита нуждающимся студентам, особенно семейным, с погашением его в течение определенного периода времени после окончания института.

4. **Замечание по поводу материального обеспечения студентов-заочников в период их льготного отпуска.** Заочники, особенно дошедшие до старших курсов, это как правило, подлинные труженики на производстве и в институте. Многие из них работают в глубинках, в линейных подразделениях железных дорог, имеют семьи, детей. На период лабораторно-экзаменационных сессий они получают льготный отпуск с оплатой по среднему заработку, но не свыше 100 руб. в месяц. Как тридцать лет тому назад! В наше время — это вопиющая социальная несправедливость. Ведь студенту очного обучения, направленному в институт производством на договорных условиях, разрешено выплачивать стипендию в размере до 150 руб. Здесь, пожалуй, комментарии не нужны. Сложившаяся несправедливость должна быть устранена, не ожидая специального постановления Совмина.

5. **Относительно свободного посещения лекций.** Ранее эта проблема ни в уставе высшей школы, ни в других документах в явной форме не упоминалась. Вероятно, она является продуктом происходящей перестройки и возникла в стенах Госкомобра СССР.

Практически во все памятные времена высшее учебное заведение считалось священным храмом науки, куда стремились поступать молодые люди для постижения величайшего творения человеческого разума — знаний. Знаменитый университет — Парижская Сорбонна. Начиная с XII в. в нем формировались студенческие гуманные традиции, впитавшие опыт многих поколений. Немало студентов материально нуждались, буквально нищенствовали, но в то же время они беспредельно были преданы науке, знаниям. В уставе института 1864 г. было отмечено: «За право слушания лекций студенты обязаны платить 50 руб. в год. . . Если по вызову профессора кого-либо из студентов на лекции не окажется, то ему ставится отметка «не был». И коль скоро причина отсутствия будет признана неуважительной, то эта отметка изменяется в «нуль». Равным образом ставится нуль и за отказ отвечать»¹. Эти баллы вместе с экзаменационными учитывались при переводе с курса на курс, а также при освобождении от оплаты за слушание лекций и назначении стипендиальных пособий.

Вместе с тем, в уставах и других документах высшей школы в наше время подчеркивалось, что вузы, являясь государственными центрами образования и культуры, призваны обеспечить каждому студенту необходимые условия для творческого познавательного труда. Это — свобода выбора вуза, специальности и формы обучения, например, очной, заочной или экстернат, выбор отдельных учебных дисциплин и факультативных научных курсов, студентам предоставлено право свободного выбора и слушания лекций любого профессора, преподавателя или перехода на индивидуальный план самостоятельного обучения. Особый смысл заключен в предоставлении студентам права участвовать в конкурсах на лучший

¹ Устав Института инженеров путей сообщения императора Александра I. СПб. 1864.

курсовой и дипломный проект с элементами научной новизны, на лучший отчет о производственной практике, лучший номер студенческой многотиражной газеты, а также по другим вопросам учебно-научной и культурной жизни студентов. Например, студенты с интересом и активно участвуют в конкурсе «Знаток политэкономии». Разумеется, все это надо хорошо организовать, предусматривая моральные и материальные стимулы.

У родителей студента может возникнуть вопрос: «Почему наш сын (или дочь) ранее хорошо учился в школе, сдал трудные экзамены в институт, а теперь оказался отчисленным из-за неуспеваемости?» Кто же придумал свободу посещения лекций в вузе, забыв напомнить, что это не есть освобождение от умственного труда, а скорее путь к безделью?

6. О комплексной или «сквозной» подготовке специалистов. Железнодорожная отрасль, пожалуй, как ни одна другая, имеет в своем ведении полный набор учреждений системы народного образования. Это дошкольные детские учреждения, общеобразовательные школы, профессионально-технические училища, техникумы и завершающие образование — высшие учебные заведения. Они призваны вести подготовку кадров рабочих и специалистов-техников и инженеров путей сообщения, а также периодическое повышение их квалификации.

Естественно, что у каждого подразделения системы народного образования есть свои специфические особенности, связанные с возрастом учащихся, поэтому они заинтересованы в самостоятельности. Однако есть и общая заинтересованность различных ступеней образования — от начальной до вузовской — в преемственности форм труда, постижения знаний и культуры. Например, сама постановка учебного процесса в вузе, его успехи во многом зависят от уровня знаний и профориентационной подготовки поступающих абитуриентов. Идеи самостоятельности и взаимной заинтересованности в результатах воспитания молодежи всегда побуждали учебные заведения к поиску оптимальных подходов и форм. Что касается подготовки специалистов, то исторически особенно близкими оказались вузы и техникумы. Как уже упоминалось выше, еще в 1820 г. при нашем институте была создана Военно-строительная школа (типа современного техникума), которая выпускала специалистов—строителей среднего звена. Эту школу с отличием окончил П. П. Мельников и сразу же был принят на второй курс института. Последующая его блестящая инженерная и научная деятельность общеизвестны. Благодаря стараниям проф. П. П. Мельникова в 1869 г. впервые было открыто железнодорожное училище на станции Елец, которое впоследствии было преобразовано в техникум. В 80-е годы официально учреждено звание «Техник путей сообщения», которое присваивалось лицам, имеющим среднее образование и сдавшим специальный экзамен в нашем институте. Одним из первых это звание получил В. Я. Шишков, сотрудник Сибирского округа железных дорог, впоследствии писатель, автор романа «Угрюм-река». В 1918 г.

при институте была образована школа техников путей сообщения.

Как ранее увязывался выпуск инженеров с их успехами в учении? Выпускникам с отличными результатами присваивался первый разряд (чин коллежского секретаря, что равносильно поручику), а остальным — второй разряд (губернский секретарь, подпоручик). По разрядам определялись должности и оклады. В Положении об институте 1890 г. отмечалось: «... студенты, окончившие курс, но не выдержавшие выпускного испытания, могут получить звание «Техника путей сообщения», если они пробыли по совокупности не менее года на практике. Эти лица после трех лет практической работы по специальности могут быть вновь приняты на пятый курс института и затем подвергнуться испытанию на звание инженера путей сообщения»¹. В этом можно видеть пример высокой требовательности вуза и престижности звания инженера путей сообщения.

Накопленный в ЛИИЖТе и в других вузах опыт дает основание считать, что в современных условиях приоритетности народного образования вуз обязан постоянно взаимодействовать с учебными заведениями среднего уровня и оказывать им действенную научно-методическую и профориентационную помощь. Для осуществления этой благородной миссии при институте уже действует технический лицей и заочная инженерно-математическая школа на базе общеобразовательных школ железных дорог региона. Думаю, что в порядке опыта есть смысл возродить при институте техникум с двумя-тремя ведущими железнодорожными специальностями. В будущем он может стать прообразом инженерного училища с сокращенным сроком обучения (первая ступень инженерного образования, напоминающая зарубежный технический колледж). Участие профессоров и преподавателей вуза в учебном процессе лицея и техникума, использование его лабораторной базы — лучший способ повышения качества подготовки специалистов в самом вузе и техникуме.

Сейчас возник вопрос, на какой курс вуза следует принимать выпускников техникумов, получивших диплом с отличием, а также поступающих после трехлетней работы на производстве? Предлагается, например, перестроить учебные планы техникумов и вузов так, чтобы сократить общий срок обучения и принимать выпускников техникумов на IV или III курсы вуза, а выпускников ПТУ — на III или II курсы. Думаю, что здесь есть повод для размышлений и эксперимента, но не в ущерб качеству подготовки инженеров. Принимая во внимание прежний опыт, уверен, что лиц, окончивших техникумы, целесообразно принимать в специальные группы с сокращенным сроком обучения.

В нашей стране имеется богатое отечественное наследие в области подготовки специалистов инженерно-технического профиля,

¹ Ларионов А. М. История института инженеров путей сообщения императора Александра I. СПб. 1910. С. 285.

что неоднократно высоко отмечалось иностранными учеными. К сожалению, мы недостаточно изучаем и используем его в перестроечных процессах, подчас пытаясь восполнить это простым копированием или переносом в наши условия зарубежного опыта. Явно назрела необходимость научного поиска путей оптимального решения проблемы подготовки инженерно-технических кадров с учетом современных требований жизни. Такой поиск предполагает предоставление отдельным инициативным вузам полной самостоятельности для проведения комплекса ответственных социальных экспериментов с глубоким анализом их результатов. При этом имеется в виду решение смежных производственных вопросов использования специалистов, например, разработка номенклатуры замещаемых специалистами должностей и достойной оплаты их труда. В ЛИИЖТе есть условия для осуществления этого эксперимента. Это система довузовской подготовки и конкурсного отбора абитуриентов, отделение (группы) для лиц, окончивших техникумы, целевая подготовка инженеров-исследователей высокого класса с шестилетним сроком обучения, опыт аттестации и ротации студентов. Есть, наконец, инициативные и ответственные ученые-педагоги. Недостаёт одного — подлинной самостоятельности вуза с необходимыми правами.

7. **Об ученых званиях преподавателей вузов.** В прессе, а также на Всесоюзном съезде по народному образованию остро обсуждались вопросы присвоения преподавателям вузов ученых званий. Суть полемики сводилась к тому, что в условиях перестройки высшего образования, развития демократии и гласности и действующей монополярной системы присвоения ученых званий возникла явно противоречивая ситуация. Ответственность за качество подготовки специалистов возложена на конкретный вуз, его ученый совет, а решающая оценка научно-педагогического уровня преподавателей, обеспечивающих это качество, — на Государственный комитет по народному образованию и через его посредство — на другой вуз (в виде повторных экспертиз). В проекте Устава высшего учебного заведения, одобренного делегатами упомянутого съезда, предусматривалось право ученых советов самостоятельно присваивать ученые звания профессора и доцента¹. Это же право оговорено в Положении о порядке присуждения ученых степеней и присвоения ученых званий, утвержденном постановлением Совета Министров СССР от 30 декабря 1989 г.² Однако в новом типовом уставе вуза отмеченное право Ученого совета опущено!

Как все это происходит в реальных условиях? Можно привести конкретные примеры. Ученый совет института год тому назад представил в Госкомобр для присвоения ученого звания доцента перспективных преподавателей, кандидатов наук, прошедших установленным порядком экспертизу (с участием студентов). Однако по поручению Госкомобра они вынуждены были проходить

¹ Вестник высшей школы. 1988, № 10. С. 7.

² Бюллетень высшей аттестационной комиссии при Совмине СССР. № 3. 1990. С. 2.

в одном из московских вузов повторные экспертизы с публичным чтением лекций. Аналогичные поручения приходится выполнять и ЛИИЖТу. А каково соискателям ученых званий?

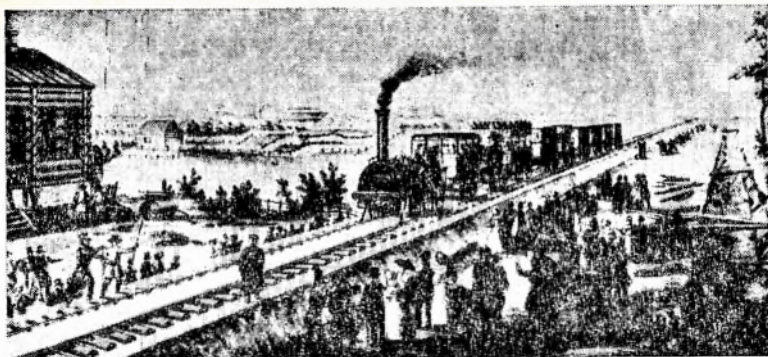
В нашем институте выработаны и в течение ряда лет апробированы должностные структуры кафедр с учетом читаемых учебных курсов и проводимых научных исследований. На их основе и в соответствии с выделенным институту фондом заработной платы Ученый совет устанавливает штатную численность профессоров, доцентов, старших преподавателей и ассистентов. Подбор кадров на эти должности и их аттестация проводятся требовательно, гласно и демократично. Почему же на завершающем этапе — присвоение ученых званий — вузу выражается недоверие? На мой взгляд, решение этих вопросов в самом вузе соответствует историческому опыту как отечественной, так и зарубежной высшей школы и будет способствовать повышению качества подготовки инженеров.

* *

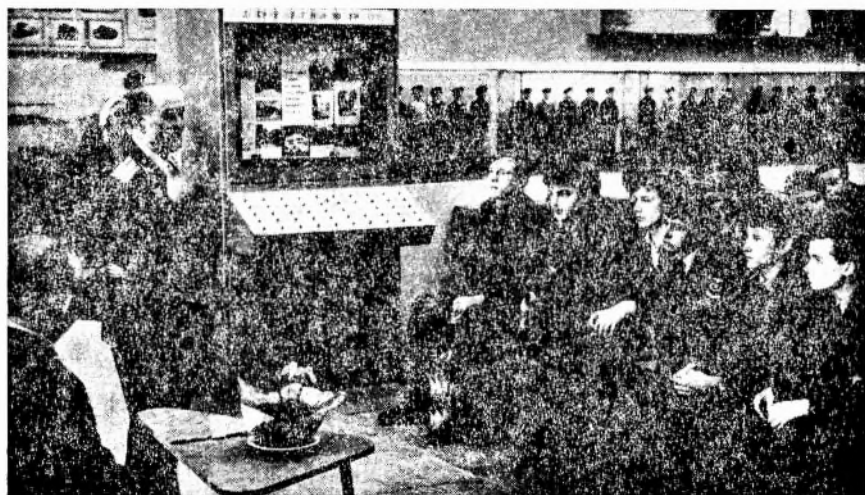
К сожалению, мне не удалось на страницах книги поименно назвать многих достойных тружеников, ветеранов. Хочу сказать им за все доброе: «Большое спасибо!» Ряд профессоров, особенно М. И. Воронин, С. В. Амелин, В. М. Волков, доцент К. А. Ермаков при подготовке рукописи высказали замечания и дали советы, которые я с признательностью учел.

15 декабря 1988 г. на расширенном заседании Ученого совета ректором института избран проф. В. Е. Павлов, работавший ранее проректором по научной работе. Впереди нелегкий путь — усиление процесса перестройки и реального вклада института в научно-технический и социально-нравственный прогресс нашей отрасли. Твердой поступью идти по этому пути — смысл нашей жизни.

150-ЛЕТИЕ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ



Первый поезд на Царскосельской железной дороге, 1837 г.



В Центральном музее железнодорожного транспорта при ЛИИЖТе.
Встреча поколений, 1987 г.

СЛОВО ИНОСТРАННЫМ ЖУРНАЛИСТАМ

Ли Лэй, газета «Цзинци Жибао», КНР:

Прежде о самой поездке. Четко спланировано все. Это стиль работы дороги. Так и надо работать с поездом. За короткое время узнали о достижениях и новых цифрах в выступлении министра. Многие успехи страны зависят от усилий работников транспорта. Транспорт — это основа развития народного хозяйства, и только так можно стимулировать развитие других отраслей. Думаю, у вас большая перспектива. Почему? Видел, как у вас готовят кадры железнодорожников в ЛИИЖТе. А это ключ к развитию отрасли.

Ян Ласки, агентство «Сипа Пресс», Франция:

Вторая неделя идет, как работаю в Советском Союзе. Эта поездка останется в моей памяти. Во время посещения ЛИИЖТа очень понравился ректор, как он работает с молодежью и вообще как человек... Я думал, что в Союзе кругом пропаганда, а увидел простую работу. Очень приятно было это увидеть. Кончилась пропаганда. Первый раз вижу настоящую перестройку. Думаю приехать в Ленинград еще раз и сделать репортаж с крейсера «Аврора».

«Октябрьская магистраль», 1987, 20 ноября.

БИБЛИОГРАФИЯ ПО ИСТОРИИ ИНСТИТУТА

1. Андреев П. Н. Очерк состояния Института инженеров путей сообщения в царствование имп. Александра I. СПб. 1877. 20 с.
2. Белявский Л. А. Список окончивших институт инженеров путей сообщения в 1910—1930 гг. ЛИИЖТ. 1959. 236 с.
3. Герсеванов М. Н. Институт инженеров путей сообщения имп. Александра I в период 1890—1896. СПб. 1896.
4. Дурново А. В. Из воспоминаний о пятидесятилетнем юбилее института корпуса инженеров путей сообщения. СПб. 1910. 99 с.
5. Житков С. М. Институт инженеров путей сообщения имп. Александра I: Историч. очерк. СПб. 1899. 500 с.
6. Карейша С. Д. История ЛИИЖТа с 1905 по 1934 г./Посмертный труд проф. С. Д. Карейши по заказу В. И. Романова/ЛИИЖТ. 1933—1934. 178 с. (Машиннописный текст).
7. Ларионов Л. М. История института инженеров путей сообщения имп. Александра I за первое столетие его существования: 1810—1910. СПб. 1910. 409 с.
8. Ленинградский ордена Ленина институт инженеров железнодорожного транспорта имени академика В. Н. Образцова, 1809—1959. М.: Транспорт. 1960. 387 с.
9. ЛИИЖТ на службе Родины, 1809—1984. Л.: Транспорт. 1984. 238 с.
10. Соколовский Е. А. Пятидесятилетие института корпуса инженеров путей сообщения. Историч. очерк. СПб. 1859. 149 с.
11. Список окончивших институт инженеров путей сообщения имп. Александра I в 1810—1910 гг. СПб. 223 с.
12. Столпянский П. Н. Алфавитный список работ профессоров и учащего персонала института инженеров путей сообщения и материалов для истории института: 1810—1910 гг. Ин-т инженеров путей сообщения. СПб. 1913.
13. Традиционное торжественное обязательство первокурсников (с их автографами). 1864—1904 гг. СПб. (Рукопись).
14. Устав института инженеров путей сообщения имп. Александра I. СПб. 1914. 20 с.

ВЫПУСК ИНЖЕНЕРОВ

Годы	Численность, чел.	Годы	Численность, чел.	Годы	Численность, чел.
1813	4	1885	72	1945	161
1815	12	1890	56	1950	425
1820	13	1895	81	1955	808
1825	15	1900	184	1960	1302
1830	27	1905	133	1965	1138
1835	24	1910	102	1970	1497
1840	27	1913	125	1975	1680
1845	23	Итого за дореволю- ционные годы	6115	1980	1806
1850	15			1985	1688
1855	18			Итого за период 1917—1988 гг.	63 780
1860	23				
1865	26				
1870	28	Всего выпущено:	69 895		
1875	109				
1880	93			1930	884
				1935	1935
		1940	408		

Примечание. Выпуск инженеров указан по одному году из каждого пятилетия деятельности института.

ВЫПУСКНИКИ ИНСТИТУТА, ИМЕНА КОТОРЫХ, БЫЛИ УДОСТОЕНЫ
ЗАНЕСЕНИЯ НА МРАМОРНЫЕ ДОСКИ В КОНФЕРЕНЦ-ЗАЛЕ
ИНСТИТУТА

Период 1813—1918 гг.

Год окончания института

АНДРЕЙ ГОТМАН	1813
АНДРЕЙ ПОЛЕНОВ	1814
ПЛАТОН РОКАССОВСКИЙ	1815
ВЕНИАМИН ЗАСС	1816
АЛЕКСАНДР ДЕВЯТКИН	1817
АНДРЕЙ ГОЛОВИНСКИЙ	1818
ВАСИЛИЙ ТРОФИМОВИЧ	1819
НИКОЛАЙ ЗАГОСКИН	1820
МАТВЕЙ ВОЛКОВ	1821
ВАСИЛИЙ ЧЕТВЕРИКОВ	1822
КОНСТАНТИН СКАЛЬСКИЙ	1823
ВЛАДИМИР СТРЕМОУХОВ	1824
ПАВЕЛ МЕЛЬНИКОВ	1825
НИКОЛАЙ БОРОВСКИЙ	1826
АНТОН БОРЕЙША	1827
ИГНАТИЙ ЯНУШЕВСКИЙ	1828
ИГНАТИЙ ВЕРИГА	1829
ВЛАДИМИР СОБОЛЕВСКИЙ	1830
ВЯЧЕСЛАВ ЕВРЕЙНОВ	1831
НИКОЛАЙ ЯСТРЖЕМБСКИЙ	1832
НИКОЛАЙ ЛИПИН	1833
АЛЕКСАНДР КОМАРОВ	1834
АЛЕКСАНДР УШАКОВ	1835
АППОЛИНАРИЙ КРАССОВСКИЙ	1836
ИППОЛИТ КЕРБЕДЗ	1837
НИКОЛАЙ БЕЛЯЕВ	1838
МИХАИЛ ИСАКОВ	1839
ПЕТР СОБКО	1840
ФЕДОР СУЛИМА	1841
ДМИТРИЙ ЖУРАВСКИЙ	1842
СЕРГЕЙ КОРСАКОВ	1843
СТЕПАН ВЕРЖБОВСКИЙ	1844
ФИЛИПП БЕТТИХЕР	1845
ИГНАТИЙ ПАВЛОВСКИЙ	1846
НИКОЛАЙ СОКОЛОВ	1847
ПЕТР ГРЕК	1848
ФЕДОР ЭРНОЛЬД	1849
АНТОН ШТОМФ	1850
АЛЕКСАНДР ГОЛУБЕВ	1852
ИЕРОНИМ СТЕБЛИЦКИЙ	1852
ПЕТР УСОВ	1853
ИОСИФ ГЛУШИНСКИЙ	1854
АЛЕКСАНДР КРАССОВСКИЙ	1854
КАРЛ ШУБЕРСКИЙ	1855
ВЛАДИМИР ПОТЕМКИН	1856
АЛЕКСАНДР ФРИДЕ	1857
ВАСИЛИЙ САЛОВ	1858
МИХАИЛ ЯСЮКОВИЧ	1859

ЭРАСТ ЗУБОВ	1860
РУДОЛЬФ ШТЕЙНГЕЛЬ	1861
ВИКТОР ГОЛУБЕВ	1862
ВЛАДИСЛАВ КИСЛЯНСКИЙ	1863
ПЕТР РУТНЕВ	1864
СТАНИСЛАВ КЕРБЕДЗ	1865
АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ	1866
НИКОЛАЙ БЕЛЕЛЮБСКИЙ	1867
ГАВРИИЛ СЕМИКОЛЕНОВ	1867
АЛИПИЙ БЕЛИНСКИЙ	1868
ВАСИЛИЙ РУБАН	1869
БРОНИСЛАВ ГРОХОВСКИЙ	1870
ИГНАТИЙ МАРСКИЙ	1870
КЛАВДИЙ НЕМЕШАЕВ	1871
ИВАН КЛИМЧИЦКИЙ	1872
МИХАИЛ ЛИСОВСКИЙ	1872
АЛЕКСЕЙ ГЛАЗЕНАП	1873
НИКОЛАЙ ГРУННЕР	1873
АНТОН ЭЙСДМОНТ	1873
БОРИС АНТОНОВИЧ	1874
МЕЧИСЛАВ РУТКОВСКИЙ	1874
НИКОЛАЙ ЕВРЕЙНОВ	1875
ДМИТРИЙ ГНУСИН	1876
ЕГОР МОЛЬТЕЙН	1876
СТАНИСЛАВ ЖУКОВСКИЙ	1877
ВАЦЛАВ ЛОПУШИНСКИЙ	1878
ФЕДОР ГРОМОВ	1879
НИКОЛАЙ ВОЗНЕСЕНСКИЙ	1880
СТАНИСЛАВ КУНИЦКИЙ	1881
НИКОЛАЙ САЛИН	1882
ВСЕВОЛОД ТИМОНОВ	1886
ЕФИМ ЧИЖОВ	1887
ВЯЧЕСЛАВ САХАРОВ	1888
ЭДУАРД ВОЙНОВСКИЙ-КРИГЕР	1889
АЛЕКСАНДР СУМАРОКОВ	1891
КОНСТАНТИН КНИППЕР	1892
ПЕТР БЕРЕЗИН	1893
ВЛАДИМИР ЛИНК	1893
ИВАН КАЛИНИН	1894
МИХАИЛ ПРАВОСУДОВИЧ	1894
ЕВГЕНИЙ ПИСТОЛЬКОРОС	1895
АДОЛЬФ ЭММЕР	1895
СЕРГЕЙ МАКСИМОВ	1896
НИКОЛАЙ МИТИНСКИЙ	1897
МИХАИЛ БРАЙКОВИЧ	1897
АЛЕКСАНДР ШЕЛИГОВСКИЙ	1897
ВЛАДИМИР МОРГУН	1898
ВИКТОР СВЕНТОРЖЕЦКИЙ	1899
ВАЦЛАВ ТОЧИНСКИЙ	1900
АЛЕКСЕЙ ЛАРИОНОВ	1900
ВИКТОР НИКОЛАИ	1901
ВЛАДИМИР ЕФИМОВ	1902
СТАНИСЛАВ СКАВИНСКИЙ	1903
ВОЛЬДЕМАР ФРЕЙБЕРГ	1905
АЛЕКСАНДР СУРИН	1907
ВАЛЕРИАН ЛЯХНИЦКИЙ	1910

ПЕТР ГОРДЕЕНКО	1910
ГРИГОРИЙ КОЗЛОВ	1911
НИКОЛАЙ ВРАНГЕЛЬ	1911
НАПОЛЕОН КОРЗУН	1912
НИКОЛАЙ ПАВЛОВСКИЙ	1913
БОРИС НИКОЛАИ	1913
ГЕОРГИЙ КЛИМЧИЦКИЙ	1913
ВЛАДИМИР ТРАВЧЕТОВ	1914
ВАДИМ ФАРМАКОВСКИЙ	1914
ИОСИФ КЛОССОВСКИЙ	1915
СЕРГЕЙ ДАНИЛОВ	1915
НИКОЛАЙ БЕЛЯЕВ	1916
ФИЛИПП ФИЛИПЧУК	1916
ФЕЛИКС ШЕЛИНГЕР	1917
НИКОЛАЙ ЧЕРНОБРОВКИН	1917
НИКОЛАЙ КРИВОШЕИН	1918
ВЛАДИМИР КУРНОСОВ	1918

Период 1968—1988 гг.

Фамилия и инициалы	Год окончания института	Факультеты
ВАСИЛЕНКО М. П.	1968	Электротехнический
ФИЛАТОВ В. В.	1968	Механический
МИХАЙЛУШКИН А. И.	1969	Электротехнический
УРАЛОВ В. Л.	1970	Механический
БЕЛОЗЕРОВ В. Л.	1971	Эксплуатационный
ГОЛОВАНОВ В. П.	1973	Строительный
ЗИНОВЬЕВ В. Н.	1974	Эксплуатационный
ЕЛИЗАРОВ С. В.	1975	Мостовой
ТОЛСТИКОВ С. М.	1976	Электромеханический
КАБАНОВ А. В.	1977	Строительный
БЕРЕЗИН А. В.	1977	Управление процессами перевозок
ЗОБЕНКО А. Я.	1978	Электротехнический
КАЛИНИЧЕВ А. И.	1979	
КУРМАШЕВ С. М.	1981	Электромеханический
ЕРМАКОВ В. М.	1983	Строительный
ЮНКИН П. О.	1984	
ГРИГОРЬЕВ С. В.	1986	Строительный
ЧУГУИ Т. А.	1988	Электромеханический
ОВЕЛЯН А. А.	1988	Механический

Примечание. Список составлен по отчетным ежегодным журналам Ученого совета института.

**ВЫПУСКНИКИ ИНСТИТУТА, ИМЕНА КОТОРЫХ ПО РЕШЕНИЮ СОВЕТА
ЗАНЕСЕНЫ НА ТРАУРНЫЕ ДОСКИ В ЦЕРКВИ ИНСТИТУТА**

ПЕТР ДОЛИВО-ДОБРОВОЛЬСКИЙ

9 ноября 1842 г.

в чине штабс-капитана умер от тяжелых ран, полученных в сражении на Кавказе.

ДИОМИД ПАСЕК

11 июля 1845 г.

в чине генерал-майора убит в сражении под Дарго.

АЛЕКСАНДР АВГУСТИНОВИЧ

22 мая 1848 г.

в чине прапорщика убит в сражении близ укрепления Хасап-Юрта.

АЛЕКСЕИ ЖЕЛОБОВ

8 сентября 1858 г.

в чине штабс-ротмистра убит в сражении при Альме.

МИХАИЛ ГАРДНЕР

22 августа 1858 г.

в чине подполковника умер от ран, полученных при штурме аула Китури.

МИХАИЛ ЗАХАРОВ

скончался в 1862 г. от увечий, полученных при сопровождении на паровозе первого пробного поезда на Нижегородской железной дороге.

ЯКОВ ШУЛЬГИН

убит в 1877 г. в сражении под Плевною.

ОТТО ВЕЙС

погиб в 1883 г. при сопровождении испытательного поезда.

ПЕТР КОРША

убит в 1894 г. злоумышленником в Тифлисе.

ГРИГОРИЙ КЛОПОТОВ

погиб в 1896 г. при служебном испытании пробного поезда.

ПАВЕЛ ВАСИЛЕВСКИЙ

убит злоумышленником в 1896 г. в здании управления казенных железных дорог.

БОРИС ВЕРХОВСКИЙ

начальник путейско-строительного участка Восточной Китайской железной дороги, мученически погиб в 1900 г. в результате боксерского восстания.

ЕВГЕНИЙ ВЕДЕНЕЕВ

убит в 1902 г. злоумышленником в Тифлисе.

ВЛАДИМИР ЖИЛЯЕВ

студент института убит в 1914 г. в бою под Варшавой.

ТАБЕЛЬ ДНЕЙ

1903—1904 учебного года, в которые занятий в институте не бывает

Сентябрь		
8		Рождение Пресвятой Богородицы
14		Воздвижение
26		Святого Апостола Ионна Богослова
Октябрь		
1		Покров Пресвятой Богородицы
21		Восшествие на Престол Государя Императора
22		День Казанской Чудотворной иконы Пресвятой Богородицы
Ноябрь		
14		Рождение Императрицы Марии Федоровны
21		Введение в храм Пресвятой Богородицы
23		Святого Александра Невского — храмовый праздник института
Декабрь		
6		Святителя и Чудотворца Николая
С 23 по 6 января		Рождественские праздники
Февраль		
2		Сретенье Господне
6 и 7		Пятница и Суббота Сырной недели
Март		
25, 26, 27		Дни Страстной недели
28, 29, 30, 31		Дни Святой Пасхи
Май		
6		Рождение Государя Императора
9		Перенесение мощей Святителя и чудотворца Николая
14		Священное Коронование их Императорских Величеств
23		Вознесение Господне
25		Рождение Императрицы Александры Федоровны

**УЧЕНЫЕ И ВЫПУСКНИКИ ИНСТИТУТА — АКАДЕМИКИ
И ЧЛЕНЫ-КОРРЕСПОНДЕНТЫ АКАДЕМИИ НАУК**

(за советский период)

Академики

ВЕДЕНЕЕВ Б. Г.	(1884—1946)
ГРАФТИО Г. О.	(1869—1949)
ДАВИДЕНКОВ Н. Н.	(1879—1960)
ЖУК С. Я.	(1892—1957)
ЗАВРИЕВ К. С.	(1891—1978)
ОБРАЗЦОВ В. Н.	(1874—1949)
ПАВЛОВСКИЙ Н. Н.	(1884—1937)
ПАТОН Е. О.	(1870—1953)
ПЕРЕДЕРИЙ Г. П.	(1871—1953)
СМИРНОВ В. И.	(1887—1974)
ФРОЛОВ А. М.	(1870—1964)

Члены-корреспонденты АН СССР

АЛЕКСЕЕВ А. Е.	(1891—1975)
БЕЛЯЕВ Н. М.	(1890—1944)
ГЛУШКОВ В. Г.	(1883—1937)
ГОРИНОВ А. В.	(1902—1976)
ЛЕБЕДЕВ А. Б.	(1883—1941)
СТРЕЛЕЦКИЙ Н. С.	(1885—1967)
ФЛОРИН В. А.	(1899—1960)

ШТАТ ИНСТИТУТА ИНЖЕНЕРОВ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ 1809 г.

Звание чинов	Число	Рубли	
		годовой оклад одному	на стол каждому
Директор института	1	4 400	1600
Профессора чистой математики	2	2 000	1000
Профессора смешанной математики	2	2 000	1000
Профессор гидрографии и статистики Российской Империи	1	1 200	800
Профессор архитектуры и рисовального искусства	1	1 200	800
Смотритель за мастерскими	1	800	400
Эконом	1	800	400
На покупку книг для умножения библиотеки	—	2 600	—
На покупку моделей и инструментов	—	5 000	—
На расходы по мастерским для научения воспитанников	—	6 000	—
На покупку бумаги, карандашей, красок и пр.	—	2 000	—
На наем дома, отопливание, освещение и услуги	—	10 000	—
Итого	9	44 000	6000

ШТАТ ИНСТИТУТА ИНЖЕНЕРОВ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I 1890 г.

Должности, статьи расходов	Число	Содержание в год			Всего
		жалованье	столовые	квартирные	
		рубли			
<i>Личный состав</i>					
Директору	1	3000	2000	Нат.	5 000
Инспектору	1	2400	1600	Нат.	4 000
Ординарным профессорам	6	2400	300	300	18 000
Экстраординарным профессорам	6	1600	200	200	12 000
Адьюнктам	8	1000	200	Нат.	9 600
Законоучителю	1	1000	—	Нат.	1 000
На вознаграждение штатных преподавателей	8	—	—	—	8 000
Помощникам инспектора	3	900	150	Нат.	3 150
Секретарю Совета (из профессоров), добавочных	—	500	—	Нат.	500
Хранителю музея (из профессоров или адьюнктов), добавочных	—	500	—	Нат.	500
Библиотекаря	1	1000	500	Нат.	1 500
Заведующему механической лабораторией (из профессоров), добавочных	—	1000	500	—	1 500
Помощнику зав. механической лабораторией (из профессоров или адьюнктов)	—	1000	—	Нат.	1 000
Химику для производства анализов	1	1000	500	—	1 500
Лаборанту химической лаборатории	1	800	200	Нат.	1 000
Правителю канцелярии	1	1000	500	Нат.	1 500
Помощнику правителя канцелярии (он же бухгалтер и казначей)	1	700	300	Нат.	1 000
Смотрителю дома	1	900	150	Нат.	1 050
Врачу	1	600	—	Нат.	600
Причетнику	1	300	—	—	300
На стипендии инженерам, причисленным к Институту для приготовления к преподавательской деятельности	—	—	—	—	2 400
На стипендии студентам	—	—	—	—	3 600
Общая численность студентов	242	—	—	—	—
Итого					80 700

Должности, статьи расходов	Число	Содержание в год			Всего
		жалованье	столовые	квартирные	
		рубли			
<i>Хозяйственные расходы</i>					
На пополнение основной библиотеки	—	—	—	—	3000
На содержание и пополнение музея, физической и гидравлической аудитории	—	—	—	—	1200
На содержание механической лаборатории и ремонт машин	—	—	—	—	1000
На содержание химической лаборатории и покупку материалов и приборов	—	—	—	—	1000
На чертежные и рисовальные принадлежности, учебную библиотеку и т. п.	—	—	—	—	1200
На практические занятия студентов и разъезды руководящих ими	—	—	—	—	2000
На наем фельдшера, мастеров, писарей и на канцелярские расходы	—	—	—	—	3080
На содержание церкви	—	—	—	—	500
На ремонт зданий	—	—	—	—	5000
На наем прислуги	—	—	—	—	5000
На отопление, освещение и содержание зданий	—	—	—	—	14 000
Итого	—	—	—	—	36 980
Всего	—	—	—	—	117 680

На капитальный ремонт и расширение зданий института в 1893—1895 гг. ассигновано 396 800 руб.

**ШТАТ И СМЕТА ИНСТИТУТА ИНЖЕНЕРОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА ИМЕНИ АКАДЕМИКА В. Н. ОБРАЗЦОВА
ПО ДНЕВНОМУ ОБУЧЕНИЮ**

За счет средств Госбюджета на 1990 г.

Подразделения, должности, статьи расходов	Число	Средний оклад в месяц, руб.	Годовой фонд зарплаты, тыс. руб.
Ректорат	14	279	47
В том числе:			
ректор	1	600	
проректоры по учебной работе	2	550	
проректор по научной работе	1	450	
проректор по внешним связям	1	450	
проректор по административно-хозяйственной работе	1	240	
проректор по капитальному строительству	1	240	
Профессорско-преподавательский состав (с учетом повышения зарплаты в 1990 г.)	515	349	2156,8
В том числе:			
профессора, зав. кафедрами	37	575	
профессора кафедр	42	520	
доценты	283	370	
старшие преподаватели	82	245	
ассистенты и преподаватели	71	191	
Учебно-вспомогательный, административно-хозяйственный и прочий персонал	1283	101	1556,1
В том числе:			
учебный отдел	15	135	
факультеты дневного обучения, включая зав. лабораториями и лаборантский состав кафедр	352	120	
общественно-институтские лаборатории и учебные подразделения (ВЦ, телевидение, ТСО, учебные мастерские, геобазы и др.)	123	140	
библиотека	55	120	
отдел кадров	11	123	
бухгалтерия	25	125	
плановый отдел	5	166	
канцелярия и архив	16	94	

Подразделения, должности, статьи расходов	Число	Средний оклад в месяц, руб.	Годовой фонд зарплаты, тыс. руб.
подразделения гл. инженера, гл. механика, гл. энергетика и др.	116	99	
эксплуатационно-технический отдел	202	75	
студенческие общежития	213	76	
Стипендии студентам:			
общее среднегодовое число студентов	5227		
стипендиаты (79,4 %)	4497	49,5	2668
Стипендии докторантам, аспирантам и слушателям подготовительного отделения	—	—	371
Расходы по статьям сметы:	—	—	1310
хозяйственные расходы	—	—	464
учебные расходы, включая науку	—	—	520
приобретение оборудования и инвентаря	—	—	512
на мягкий инвентарь и студенческую форменную одежду	—	—	550
капремонт зданий и сооружений	—	—	153
прочие расходы	—	—	

Общее финансирование по Госбюджету по всем видам обучения на 1990 г.

12 185

**ОБОБЩЕННЫЕ СВЕДЕНИЯ О СПЕЦИАЛЬНЫХ КАПИТАЛАХ,
ПОЖЕРТВОВАНИЯХ И ДАРЕНИЯХ В ИНСТИТУТЕ ИНЖЕНЕРОВ
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ**

**Капиталы, на проценты которых выплачивались студентам
стипендии в размере 300 руб. в год (на 1 января 1900 г.)**

Именованіе стипендіи	Сумма капита- тала, руб.
Подполковника Садовского	8 042
Мельникова Павла Петровича — две стипендии	17 944
Инженера Штейнгеля — две стипендии	14 928
Губонина Петра Ивановича	6 025
Инженеров братьев Панаевых Иполита и Валериана	7 441
Инженера Граве	7 859
Бобринского Владимира Алексссевича	6072
Генерал-майора Данненштерна	6 485
Генерал-адъютанта Чевкина — три стипендии	25 567
Действительного статского советника фон Мекка	7 506
Статского советника Башмакова	6 192
Графа Клейнмихеля Петра Андреевича	7 359
Графа Бобринского Алексея Павловича	8 022
Инженера Соболевского	7 514
Инженера Белелюбского А. В.	7 517
Инженера Титова В. А.	8 057
Инженера Кербедза С. В.— три стипендии	21 919
Инженер-генерал-лейтенанта Дельвига	7 237
Генерал-лейтенанта Богдановича Н. И. и генерал-майора Лебедева Н. С.	7 707
Подполковника Андропова П. С.	13 531
Инженера Серебрякова Н. Т.	12 110
В память совершившегося 8 мая 1890 г. преобразования Инсти- тута Инженеров Путей сообщения Императора Александра I	8 437
Инженера Шмидта В. А.	7 149
Сенатора инженера Фадеева П. А.	8 008
Инженера Бернацкого Н. В.	6 120
Именованіе премій:	
Инженера Рилласа Б. А.	5 674
Заслуженного профессора Института инженера Андреева П. Н.	6 921
Профессора института инженера Коковцева К. К.	5 819
Профессора института Еракова А. А.	2 204
Итого	225 364

**Пожертвования (в рублях) на строительство студенческого
общезития и столовой института (1893 г.)**

От Полякова Д. С.	15 000
„ фон Дервиз	25 000
„ Половцевой Н. А.	10 000
„ фон Мекк	15 000
„ г. Кронеберга	20 000
„ Тимонова В. Е.	5 000
„ графа Клейнмихеля	10 000
„ Управлений и обществ железных дорог	363 764
Итого	463 764

Дарения институту ученых, выпускников и сотрудников

А. А. Бетанкур, первый ректор института, завещал библиотеке авторские чертежи, рисунки и описания изобретенных им уникальных машин.

Профессором В. П. Соболевским в 1859 г. были приобретены и переданы институту подлинные чертежи и рисунки О. Монферрана по строительству Исаакиевского собора и Александровской колонны на Дворцовой площади Петербурга.

Профессор Л. А. Ераков завещал институту личную библиотеку книг, которые были переданы в 1890 г. вдовой А. А. Ераковой.

Инженер путей сообщения А. Н. Штукенберг (1816—1887 гг.), участник строительства ряда железных дорог, передал библиотеке института большую рукопись воспоминаний о студенческих годах и инженерной деятельности.

Министр путей сообщения К. Н. Посьет в 1889 г. передал институту уникальную личную библиотеку, насчитывающую более 2 тыс. томов, включая иностранные издания.

Профессор С. Д. Карейша, ректор института 1911—1917 гг., написал очерк по Истории института инженеров путей сообщения с 1905 по 1934 г., машинописный текст которого передан в библиотеку института.

Выпускник института Н. П. Чемен в 1970 г. подарил библиотеке художественную коллекцию открыток с изображением мостов всех стран мира.

Доцент кафедры Строительного производства С. М. Зименко в 1970 г. передал институту по завещанию 7 тыс. руб. своих сбережений (на расчетный счет профкома) на социальные нужды детских учреждений, развитие научно-учебной базы строительного факультета и кафедры.

В 1982 г. И. Д. Алексеевой, вдовой члена-корреспондента АН СССР А. Е. Алексеева, передана институту ценная коллекция его личных книг по энергетике с автографами выдающихся ученых.

Инженеры путей сообщения В. В. Дмитриев и К. С. Эрнольд в 1978—1982 гг. составили и передали в библиотеку института мемориальные альбомы ученых и выпускников института, захороненных на ленинградских кладбищах, восстановив при этом многие надгробия. В составлении и оформлении альбомов принимали участие А. П. Мартыненко, Е. М. Балдина, М. И. Воронин.

В 1983 г. американский ученый Ричард Хейвуд, знакомившийся с историческими фондами ЛИИЖТа, передал библиотеке в качестве дарения энциклопедический Альбом пассажирских вагонов железных дорог США.

В 1985 г. библиотека института приняла в дар богатую коллекцию книг и научных материалов по эксплуатации железных дорог от семьи питомца института профессора К. А. Бернгарда.

В институте с благодарностью приняты памятные дары картин преподавателей, выпускников и сотрудников И. М. Богданова, И. Е. Безуглого, Ю. Д. Гамзаева, В. И. Черепанова.

На заседании Ученого совета в 1988 г. переданы библиотеке памятные альбомы документов и иллюстрированных материалов по перестройке работы и празднованию 175-летия института, подготовленные автором настоящей книги.

ГЕРОИ СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА — ВЫПУСКНИКИ ИНСТИТУТА

- | | |
|------------------|--|
| БЕЩЕВ Б. П. | — министр путей сообщения СССР |
| ЕЛИСЕЕВ В. М. | — машинист, начальник локомотивного депо Ленинград-Московский, Октябрьской ж. д. |
| ЖУК С. Я. | — академик, начальник института Гидропроект |
| ИВАНОВ И. А. | — директор ЦНИИ МПС |
| КРИВЕНКО Я. Н. | — начальник Одесско-Кишиневской ж. д. |
| ЛЕЛЕКОВ Ю. С. | — начальник локомотивного депо Московка, Западно-Сибирской ж. д. |
| ОСИНЦЕВ М. А. | — начальник Октябрьской ж. д. |
| ОХРЕМЧИК А. В. | — начальник Юго-Восточной ж. д. |
| ОКОРОКОВ В. А. | — гл. инженер службы сигнализации и связи Белорусской ж. д. |
| ПАВЛОВСКИЙ И. Г. | — начальник Приволжской ж. д. |
| ПОДВОЙСКИЙ Б. У. | — зам. начальника локомотивного депо Октябрьской ж. д. |
| РЫКОВ А. И. | — зам. начальника Октябрьской ж. д. |
| САЛАМБЕКОВ Б. К. | — начальник Северо-Западного округа железных дорог |
| СМИРНОВ В. И. | — академик |
| СТРЕЛЕЦКИЙ Н. С. | — член-корр. АН СССР |
| ФЕДОРОВИЧ А. И. | — Управляющий трестом «Севзаптрансстрой» |
| ЧУБАРОВ В. В. | — начальник Октябрьской ж. д. |
| ШУТОВ А. И. | — начальник Южной ж. д. |

Примечание. Должности выпускников указаны по времени присвоения почетного звания.

**ПРОФЕССОРА И СОТРУДНИКИ ИНСТИТУТА, УДОСТОЕННЫЕ
ПОЧЕТНЫХ ЗВАНИЙ**

Заслуженные деятели науки и техники РСФСР:

АЛЕКСЕЕВ А. Е.
АМЕЛИН С. В.
БИЗЮКИН Д. Д.
ВОЛКОВ В. М.
ГОРДЕЕНКО П. Я.
ЕВРЕИНОВ В. Н.
КАНДАУРОВ И. И.
КАРАКУЛЕВ А. В.
КРАСКОВСКИЙ Е. Я.
ЛИМАНОВ Ю. А.
ЛИСТОВ В. Н.
ЛУПАЛ М. В.
МАЛИЕВ А. С.
ПАШЕНЦЕВ Д. С.
ПРОТАСОВ К. Г.
САТАЛКИН А. В.
СМИРНОВ М. П.
СУРИН А. А.
УГРЮМОВ А. К.
ХОЖАИНОВ А. И.
ЯБЛОНСКИЙ А. А.
ЯКОВЛЕВ В. Ф.

Заслуженные работники транспорта РСФСР:

ВОРОНИН М. И.
МАШНЕВ М. М.
ПЕРЕБОРОВ А. С.

Заслуженные строители РСФСР:

АБРАМОВ Н. И.
ЖИНКИН Г. Н.

Заслуженные изобретатели РСФСР:

ДЛОУГИИ В. В.
МАСЛОВ Н. Н.

Заслуженные работники культуры РСФСР:

АФАНАСЬЕВ Н. И.
ЗАКРЕВСКАЯ Г. П.

СОТРУДНИКИ ЛИИЖТа, ЗАНЕСЕННЫЕ В КНИГУ ПОЧЕТА
ИНСТИТУТА (1967—1988 гг.)

1967 г.

АЛЕКСЕЕВ А. Е.	— профессор
АМЕЛИН С. В.	— профессор
АФАНАСЬЕВ Н. И.	— зав. кафедрой
БЕРЕЗАНЦЕВ В. Г.	— профессор
БОРОВОЙ С. Н.	— доцент
БУГАЕВА О. Е.	— доцент
ВАСИЛЬЕВ Д. И.	— руководитель лаборатории
ВАСИЛЬЕВ П. А.	— гл. бухгалтер
ГАККЕЛЬ Е. Я.	— профессор
ГОРДЕНКО П. Я.	— профессор
ЖЕДЕЙКО Я. В.	— мастер
КЛАУЗ П. Л.	— зав. кафедрой
ЛИСТОВ В. Н.	— профессор
МАЛОВ В. Н.	— доцент
МОНИН А. Ф.	— доцент
НОРЕЙКО С. С.	— профессор
ПАНТЕЛЕЕВ И. И.	— бригадир
ПЕТРОПАВЛОВСКИЙ О. А.	— доцент
ПРОТАСОВ К. Г.	— профессор
ПУШКИН И. М.	— руководитель группы
РАМЛАУ П. Н.	— профессор
РЯХОВСКАЯ А. С.	— ветеран труда
САВУШКИН Н. Ф.	— доцент
САТАЛКИН А. В.	— профессор
СОКОЛОВА Е. Н.	— зав. кафедрой
ТИМОФЕЕВ П. В.	— ст. преподаватель
ЧЕЛНОКОВ И. И.	— профессор
ШАБЛЕЕВ С. И.	— доцент
ШИПОВ А. Н.	— доцент
ЯБЛОНСКИЙ А. А.	— профессор

1968 г.

БЕЛЕЦКИЙ Л. В.	— зам. декана
ВАНЮШКИН Н. И.	— зам. декана
ВЕВИОРОВСКИЙ И. В.	— доцент
ВОРОНИН М. И.	— доцент
ДОЛГОВ С. В.	— кровельщик
КАРАСЕВ М. А.	— доцент
КУКУШКИН М. С.	— профессор
ЛИТВИНОВ А. Т.	— доцент
РУМЯНЦЕВ В. В.	— ст. преподаватель
СИДОРОВ Н. Н.	— профессор
СТЕПКИН С. А.	— доцент
ЯНКИН П. М.	— доцент
ЯРЧУК А. Я.	— доцент

1969 г.

АЛЕХИН С. В.	— профессор
БОГОМОЛОВ П. И.	— доцент
БУЛГАКОВА Л. М.	— доцент
ЧУХОНИН М. А.	— маляр

ЛИТВИНОВ И. Ф.

— доцент

ВЕСЕЛКОВ Л. А.
ЛИМАНОВ Ю. А.
ПЕРЕБОРОВ А. С.
СУХОПОЛЬСКИЙ А. Ф.

— маляр
— профессор
— профессор
— доцент

БЕЛЯВСКАЯ Г. И.
ВОЛКОВ В. М.
ИГНАТОВ Л. Г.
МАТВЕЕВА О. В.
ЯКОВЛЕВ В. Ф.

— ст. преподаватель
— декан
— ст. электромонтер
— уборщица
— профессор

КНЯЖКИН В. И.
ЛАПИН А. В.
МОЛЧАНОВА А. Я.
СЕМЕНОВ П. С.
ЦВЫК В. И.

1973 г.

— доцент
— декан
— доцент
— столяр
— столяр

БЫСТРОВ И. И.
ВАСИЛЬЕВА Т. М.
ГОЛЫНЧИК Л. С.
ГРЕЧУК В. С.
ДЬЯКОВ К. Н.
КОПЫТИН Ф. Г.
МАТВЕЕВА П. А.
ПОРХАЕВ С. Ф.
РОГАЧЕВА П. Ф.
РОМАНОВА Т. Ф.
ФИЛИППОВ М. М.

1975 г.

— кочегар
— зав. отделом библиотеки
— доцент
— ст. преподаватель
— декан
— ст. преподаватель
— инспектор отдела кадров
— зав. подготовит. курсами
— маляр
— штукатур
— проректор

КОНДРАШЕВ М. П.
КУЗЬМИН В. И.
ТРЕТЬЯКОВ А. Д.
ЯКОВЛЕВ Г. Ф.

1976 г.

— шофер
— проректор
— доцент
— доцент

БАЛАШОВ К. А.
БУТЫШКИН А. А.
ГОХБОМ Е. Н.
КУЗИН С. Е.
ПЕТРОВ И. И.
ШИШКИН В. Ю.
ЩЕРБАКОВА А. В.

1977 г.

— учебный мастер
— столяр
— доцент
— доцент
— профессор
— зав. лабораторией
— учебный мастер

ДИКАРЕВСКИЙ В. С.
МАШИНА А. Г.

1978 г.

— профессор
— лаборант

МУХА Т. И.
РЕБРОВА В. М.
ТЮРИН В. Л.

— доцент
— методист
— профессор

БОДРУНОВА М. И.
ГНЕДОВСКИЙ В. И.
ЗИМАРЬКОВ Б. Д.
ПЛАКС А. В.
ТАРАСОВ Б. Ф.
УГРЮМОВ А. К.

1979 г.

— маляр
— профессор
— руководитель лаборатории
— профессор
— доцент
— профессор

АДЖИМАМУДЯН Н. И.
БЕРНДТ Н. В.
БОЛДАКОВ А. М.
ЖИНКИН Г. Н.
ЕФИМОВ В. Ю.
КОРОВОВА Л. А.

1980 г.

— доцент
— профессор
— слесарь
— профессор
— декан

ГРИГОРЬЕВ А. Г.
МАРТЫНОВА В. Д.
ИЛЬИН В. В.

1981 г.

— маляр РСО
— начальник РСО
— профессор

ВЫБОРНЫЙ А. Н.
КУНЦЕВИЧ О. В.
МАЗНЕВ А. С.

1982 г.

— начальник отдела
— профессор
— доцент

КАРАКУЛЕВ А. В.
МАШНЕВ М. М.
ПОДБЕЛЛО М. С.
ЭЙЛЕР А. А.

1983 г.

— профессор
— профессор
— ст. науч. сотрудник
— профессор

АНДРЕЕВ Г. Е.
АСТРАХАН Х. М.
ВИШНЯКОВ Б. И.
ЗУБКОВ И. И.
КАЛЛЕР М. Я.
НЕКРАСОВ В. И.
МУХАЧЕВ Е. Ф.
СКОРОДУМОВ А. В.

1984 г.

— профессор
— профессор
— доцент
— доцент
— доцент
— доцент
— рук. группы НИИ мостов
— механик гаража

БРИК А. Л.
ЗАКРЕВСКАЯ Г. П.
СМИРНОВ М. П.
ШАЦИЛЛО К. И.

1985 г.

— зам. директора НИИ мостов
— директор музея
— профессор
— проректор

ГУРВИЧ А. К.
ЗИНЧЕНКО С. А.

1986 г.

— профессор
— доцент

ИВАНОВА А. И.

— уборщица

БЕРЕЗОВСКИЙ М. В.
ДЮФУР С. Л.
КОЗЬМИН Ю. Г.
ТЕРТЕРОВ М. Н.
УСТИНОВА О. М.
ЯНУШ Б. В.

1987 г.

— профессор
— профессор
— профессор
— профессор
— гл. врач поликлиники
— ст. следователь

КОЗЛОВСКАЯ Н. М.
УЗДИН М. М.

1988 г.

— главный бухгалтер
— доцент

**ПОЛОЖЕНИЕ ОБ ОСНОВНЫХ ПРИНЦИПАХ
УЧАСТИЯ СТУДЕНТОВ ЛИИЖТа В УПРАВЛЕНИИ ВУЗОМ
В СВЕТЕ ПЕРЕСТРОЙКИ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ**

1. Организационные вопросы

1.1. Настоящее положение разработано на основе Постановления Минвуза СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ от 17.06.87 г. № 435/20, рекомендаций Ленинградского горкома ВЛКСМ, а также многолетнего опыта ЛИИЖТа. Оно отражает процесс демократизации всей деятельности института и направлено на повышение качества подготовки специалистов, формирование общественно активных, высоконравственных граждан Родины.

1.2. Организационной формой, через которую студенты реализуют свои интересы во всех сферах жизни вуза, выступают комсомольская и профсоюзная организации института. Они подразделяются на факультетские, курсовые и учебные группы.

1.3. Первичной ячейкой, с помощью которой осуществляются права и обязанности студентов, является коллектив студенческой учебной группы. Главной целью деятельности этого коллектива, его обязанностью является воспитание у своих членов — студентов — высоких моральных качеств, творческого и ответственного отношения к учебе, труду, формирование здорового образа жизни. Развивая самостоятельность в решении вопросов студенческой жизни, коллектив группы руководствуется общечеловеческими нравственными нормами и законами нашей страны.

2. Права и обязанности студентов в управлении деятельностью вуза и условия их реализации

2.1. Участие студентов в управлении деятельностью вуза осуществляется на всех уровнях от учебной группы до института в целом. Оно конкретно выражается в следующих формах:

в Ученый совет института и Ученые советы факультетов избираются представители студенческой общественности — четверть их состава;

студенты делегируются в другие коллегиальные органы управления: в приемную, стипендиальную и аттестационную комиссии, Государственную комиссию по распределению выпускников и другие органы.

Выдвижение студентов в состав органов Управления осуществляется на собраниях студенческих коллективов, совместных заседаниях комсомольских и профсоюзных комитетов.

2.2. Студенческая группа для организации учебной, трудовой и общественной жизни, наряду с комсомольским и профсоюзным руководителями, избирает старосту, который представляет интересы коллектива в деканате факультета и на кафедрах, реализуя вместе с ними установленные права и обязанности.

2.3. В студенческих потоках по курсам и в целом по специальности может создаваться Совет старост (старостат), представители которого делегируются (демократическим путем) в органы управления факультета и института.

2.4. Старосты отчитываются о выполнении порученных обязанностей перед избравшими их коллективами после окончания каждого семестра. Они должны проявлять в учении и поведении добрый личный пример.

2.5. Студенческой группе предоставляется право:

принимать участие в планировании и организации учебного процесса, составлении графика самостоятельной работы и расписания экзаменов, в создании круглогодичных и других отрядов, студенческих КБ и лабораторий, а также в решении аналогичных учебно-методических вопросов;

выражать мнение о качестве ведения учебных занятий путем периодического анкетирования, участия в подведении итогов конкурса на лучшего преподавателя курса, кафедры, а при необходимости — ставить вопрос об отзыве преподавателя;

решать вопросы стипендиального обеспечения студентов (в соответствии с нормативными документами и фондами);

принимать участие в решении вопросов о поощрении и взысканиях студентов, включая отчисление из института.

2.6. Коллективы студенческих групп, комсомольские и профсоюзные организации всех уровней, отдельные студенты имеют право вносить предложения и запросы по всем вопросам вузовской жизни в деканаты факультетов, на кафедры и в ректорат. Ответ по ним должен быть дан в течение десяти дней со дня подачи.

2.7. Реализация коллективом студенческой группы (курса, специальности) своих прав возможна только при условии добросовестного выполнения каждым студентом своих учебных, трудовых и общественных обязанностей, активного стремления стать достойным питомцем института, своей *Alma Mater*.

2.8. В целях стимулирования состязательной борьбы коллективов учебных групп за глубокие знания студентов в сочетании с их трудовой инициативой, общественной активностью и материальным интересом распространить положительный опыт электромеханического и электротехнического факультетов по этому вопросу на все факультеты и группы. Для этого установить, что коллективам учебных групп — победителям конкурса-соревнования по каждой специальности и курсу факультетов выделяется дополнительный стипендиальный фонд в размере до 500 руб. на группу в качестве надбавки к стипендии, назначаемой студентам после каждой сессии коллективом группы и стипендиальной комиссией факультета. Общий фонд по институту на эти цели в год — 75 тыс. руб.

3. Самоуправление в общежитиях

3.1. По инициативе студенческих организаций общежития могут передаваться на полное или частичное самоуправление студентов. При этом предусматривается передача имущества, штата,

фондов, а также прав и ответственности студенческим органам общежития.

3.2. Конкретные условия передачи общежитий на полное или частичное самообслуживание определяется специальным Положением и оформляется договором между факультетом и хозяйственной службой, с одной стороны, и студенческим советом, дирекцией общежития,— с другой.

3.3. Для лучшего удовлетворения духовных запросов студентов, организации занятий физкультурой, решения бытовых и хозяйственных вопросов создаются самостоятельные студенческие подразделения: дискотеки, буфеты, секции, мастерские и т. д., действующие на основе хозрасчета. С этой целью образуются студенческие фонды под эгидой профкома (с концентрацией денежных средств на его счете).

Настоящее положение является руководством к действию, проявлению студентами инициативы и активности. Оно по мере накопления опыта может быть изменено и дополнено по предложениям студенческих организаций и педагогических коллективов.

По мере укрепления осознанной самостоятельности и ответственности за порученное дело будут расширяться права факультетов, кафедр и студенческих организаций во всех сферах жизни института.

Разработано комиссией Ученого совета, комитета ВЛКСМ и профкома института и опубликовано в газете «Наш путь» 8 декабря 1987 г.

Ленинградский ордена Ленина и ордена Октябрьской Революции институт
инженеров железнодорожного транспорта имени академика В. Н. Образцова

**ЕВГЕНИЙ ЯКОВЛЕВИЧ
КРАСКОВСКИЙ**

Л И Ж Т В П У Т И

Редактор *И. М. Стрович*

Обложка художника *В. И. Боковня*

Техн. редактор *Л. И. Тимофеева*

Корректоры: *С. К. Венедиктова, Н. С. Софронова*

Н/К

Сдано в набор 18.08.90. Подписано к печати 26.10.90. Формат 60×90^{1/16}. Бумага
тип. № 1. Гарнитура литерат. Печать высокая. Усл. печ. л. 10,5+2,0 (вкл.).
Усл. кр.-отт. 13,5. Уч.-изд. л. 12,65. Тираж 3000 экз. Заказ № 184. Изд.
№ 3-5-0/16-5885-323. Цена 3 р. 10 к. Заказное.

Ордена «Знак Почета» издательство «Транспорт»
103064, Москва, Басманный туп., 6а

Ленинградская типография № 8 ордена Трудового Красного Знамени Ленин-
градского объединения «Техническая книга» им. Евгении Соколовой Государ-
ственного комитета СССР по печати. 190000, Ленинград, Прачечный переулок, 6.