

Наши даты

Дальневосточному государственному университету путей сообщений - 75 лет

В эти октябрьские дни свой юбилей отмечает один из крупнейших вузов нашего региона - Дальневосточный государственный университет путей сообщений (ДВГУПС). 75 лет - возраст славный и солидный, дающий полное право гордиться своими успехами. А их на жизненном пути «Железки» (так привычно называют вуз все, кто имел и имеет к нему отношение) было немало. 75-летний юбилей - это еще и хороший повод на страницах «Тихоокеанской звезды» вспомнить славные моменты истории одного из самых известных не только в Хабаровске, но и далеко за его пределами, высших учебных заведений.

30-е годы XX века для Страны Советов стали временем индустриального подъема. На всей территории огромной страны создавались новые заводы и фабрики, прокладывались сотни километров автомобильных и железных дорог. Активно развивался восток страны, где особо чувствовалась нехватка профессиональных кадров. По настоянию острой проблема с кадрами в стране стала после принятия государственной программы технической реконструкции транспорта. На Дальнем Востоке началось строительство вторых путей Транссиба, сдавали в строй новые станции, вагонные и локомотивные депо. И везде чувствовалась нехватка квалифицированных специалистов.

Активный переезд по призыву партии молодежи с запада на Дальний Восток эту проблему кардинально решить не мог, так как в своем большинстве приезжавшие на дальневосточные стройки высшего образования не имели. Руководство страны понимало всю важность подготовки профессиональных кадров именно «на месте», там, где и шла основная работа по освоению дальневосточных земель. И вполне логично выглядело появление 8 сентября 1937 г. приказа народного комиссара путей сообщения об организации в Хабаровске института инженеров железнодорожного транспорта. Основой для этого исторического документа стало решение ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 17 августа 1937 г. Пожелавшие страницы документа еще хранят такие важные для всех, кто имел и имеет отношение к «Железке», строчки: «В целях подготовки постоянных инженерно-технических кадров для дорог Дальнего Востока, особенно для молодежи коренного населения Дальнего Востока, организовать в Хабаровске институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности: движение и грузовая работа; паровозное хозяйство; постройка железных дорог и путей; паровозное хозяйство и паровозное хозяйство с общим контингентом студентов 1500 человек. Прислать к подготовительным работам по строительству института в городе Хабаровске с 1 октября 1937 года с тем, чтобы к 1 сентября 1939 года обеспечить начало занятий 1 курса с приемом 300 человек».

Сегодня нам, с высоты прожитых лет, нелегко представить и понять тот энтузиазм, с которым люди самых разных возрастов, имеющие самые разные специальности, принялись возводить стены нового для Хабаровска учебного заведения. Под строительством института выделили участок - в районе улиц Лесопильной (Яшина) и Тихменева (Сершевская). Он возглавлял ХабиИЖТ с 1938 по 1949 гг.

Нужно отметить, что в марте 1938 г. шефство над Хабаровским институтом инженеров железнодорожного транспорта взял старейший транспортный вуз страны - Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ). Он не только оказывал организационно-техническую помощь в строительстве, но предоставлял в качестве первых преподавателей Хабаровского института инженеров железнодорожного транспорта своих специалистов.

В июне 1939 г. начала работать первая приемная экзаменационная комиссия. Абитуриенты (это были в основном направленные с железнодорожных предприятий молодые люди) показали неплохой уровень знаний. К стати, в 1939 г. конкурс в институт был неслучайно по тем временам - 3 человека на место!

Учебные занятия начались с сентября 1939 г. Первый набор студентов составлял 106 человек. Из-за того, что учебный корпус еще не был построен, первые студенты были отправлены в Томский и Новосибирский институты инженеров железнодорожного транспорта. В Хабаровске осталась для обучения на 1 курсе лишь небольшая группа в 15 человек, которая занималась в здании железнодорожной средней школы, расположенной рядом со строящейся площадью института. Через год студенты обучались уже в собственном помещении.

В первые годы Хабаровский институт инженеров железнодорожного транспорта состоял из трех факультетов: паровозного, постройки железных дорог, путевого хозяйства, движения и грузовой работы, и механики путей и строительных работ. Первыми научно-педагогическими работниками института стали доценты, прибывшие в 1939 г. из ЛИИЖТа: И.М. Грибанов, А.С. Яковлев, М.Д. Мальцев и в 1940 г. из Московского электромеханического института транспорта (МЭМИТ): В.И. Дмитренко (Валентин Иосифович) Дмитриенко последовали, в 1949 г., был назначен ректором ХабиИЖТ и 28 лет возглавлял институт), Н.Я. Стефанов, П.Т. Бельцевич и выпускники Дальневосточного государственного университета из Владивостока: А.В. Беспалов, Г.К. Федоров, А.А. Тунда, С.Д. Соловьев, Б.Н. Тюляков.

Нужно отметить, что уже в 1939 году в ХабиИЖТе была организована уникальная лаборатория физики. В её состав входили отделы молекулярной физики, электричества и оптики. Уникальность лаборатории заключалась в том, что она была оборудована по последнему слову техники. В октябре 1939 г. была основана научно-техническая библиотека института. Известно, что ее фонд в первый год существования насчитывал 8735 книг и журналов.

С первых дней работы института его преподаватели активно занимались научно-исследовательской деятельностью. К примеру, в 1941 году ученые института вели работу над 37 госбюджетными научно-исследовательскими темами. Также преподаватели института проводили большую работу на предприятиях Дальнего Востока, рассказывая о современных достижениях в железнодорожной отрасли. К научной работе активно привлекались и студенты. В апреле 1941 г. в институте была проведена первая научно-техническая конференция, на кото-

рой было представлено 22 доклада.

По итогам 1940-1941 учебного года ХабиИЖТу было присуждено 3 место среди транспортных вузов страны в социалистическом соревновании.

Мирный ход учебного процесса прервала Великая Отечественная война. За 1941-1943 г., первые три года войны, в действующую армию по мобилизации и добровольно ушли 177 студентов, рабочих и служащих института, из которых 19 человек погибли на полях сражений.

В декабре 1941 г. в институте стали готовить специалистов по вождению автомобилей, тракторов и комбайнов из числа студентов и сотрудников. К ноябрю 1942 г. на курсах и в кружках Осоавиахима в ХабиИЖТе было подготовлено 85 пулемётчиков, 84 автоматчика, 50 снайперов, 58 медицинских сестёр.

Несмотря на тяжелое военное время, в марте 1942 г. было образовано вечернее отделение с подготовкой инженеров по профилю института.

Даже тем, кто не ушел воевать на фронт, а остался учиться и работать в институте, пришлось испытать все невзгоды военного времени. Институт не отапливался, и в суровые дальневосточные зимы учиться было очень нелегко. Студентам полагалось усиленное дополнительное питание, но оно было настолько скудным, что ребятам приходилось подрабатывать в буквальном смысле за еду. За один разгруженный вагон с углем давали буханку хлеба на двоих. Но это не мешало всем успешно учиться, отстающих студентов в годы войны не было.

В апреле 1942 г. прошла первая студенческая научно-техническая конференция, на которой представили 39 докладов. А в декабре 1942 г. был сдан в эксплуатацию спортивный зал ХабиИЖТа.

Никогда не замирала в институте и творческая жизнь. В марте 1943 г. в общежитии № 1 состоялась премьера первого спектакля самодельного театрального коллектива. Была поставлена пьеса К. Тренева «Любовь Яровая». А в июле 1943 г. коллектив самодельного театра поставил несколько небольших пьес на военную тематику и в специальном вагоне отправился на гастроли на станции и полустанции участков Хабаровск - Архара и Хабаровск - Комсомольск-на-Амуре. Везде «артисты» встречали очень тепло. Главной наградой для них порой становилась тарелка аппетитного борща.

В июле 1943 г. при институте начали работать одногодичные курсы техников первого класса. На эти курсы направлялись люди, имеющие образование не ниже семи классов и не менее трех лет производственного стажа. География тех, кто приезжал на курсы, была обширной: в ХабиИЖТ направлялись работники Приморской, Дальневосточной, Амурской, Восточно-Сибирской, Забайкальской, Красноярской железных дорог. В августе 1943 г. в Хабаровской городской типографии был издан первый сборник научных трудов института, что стало важным событием для всех ученых вуза. С их научными разработками теперь могли познакомиться все желающие.

Осень 1943 г. была знаменательной открытием во Владивостоке на базе Дальневосточного политехнического института филиала ХабиИЖТа. На первый курс было принято 250 человек. Открытие филиала объясняется тем, что желающих учиться в ХабиИЖТе было так много, что пришлось часть студентов из Приморья перевести именно во Владивосток.

29 июля 1944 г. состоялся первый выпуск: из стен института выш-

ли 84 инженера. 16 из них получили дипломы с отличием. В честь первого выпуска инженеров 15 преподавателей были удостоены знака «Почётному железнодорожнику». Из числа первых выпускников в 1944 году в институте на преподавательскую работу было оставлено 7 дипломников. Именно они стали первыми «своими» преподавателями ХабиИЖТа. Это Е.А. Румянцев, Н.А. Рогозин, А.Д. Куликов, Е.П. Лабзин, И.П. Лисин, Г.М. Хандурин, А.П. Щербаков.

В августе 1946 г. возобновились работы по строительству зданий институтского комплекса, прекращенные в военное время.

В 1946 г. научно-технический совет Министерства путей сообщения совместно с Управлением учебными заведениями МПС разработал пятилетний научно-исследовательский план работ высших технических учебных заведений железнодорожного транспорта. Особое место в этом плане было уделено 11 транспортным вузам, в том числе и Хабаровскому институту инженеров железнодорожного транспорта.

Еще одно важное событие, которое произошло в институте в 1946 г. - это открытие научно-исследовательской лаборатории по изучению и проектированию мостовых переходов.

В 1946 г. на базе клуба ХабиИЖТа начал работу общественный институт культуры. Его открытие стало большим событием в культурной жизни Хабаровска.

Нельзя не отметить, что в августе 1949 г. в ХабиИЖТе состоялась первая научно-практическая конференция с участием работников Дальневосточного округа железных дорог (Восточно-Сибирской, Забайкальской, Дальневосточной и Амурской дорог). Она была посвящена внедрению технической ступенчатой маршрутизации. А в июле 1950 г. впервые в институте одна из групп студентов-техников была привлечена для проведения широкомасштабного научного эксперимента на Дальневосточной железной дороге, связанного именно с проверкой технико-экономической эффективности системы ступенчатой маршрутизации перевозок.

Подготовкой научных кадров в институте занимались всегда. А первая аспирантура была открыта в ХабиИЖТе в сентябре 1950 г. В декабре 1951 г. на базе вуза было организовано подготовительное отделение, которое успешно готовило абитуриентов для поступления в институт. Если продолжить тему подготовки будущих студентов, то нужно отметить, что в 1953 г. для разъяснительной и агитационной работы среди учащихся Хабаровска преподаватели института прикреплялись к 23 школам. А в январе 1954 г. для абитуриентов был проведен первый День открытых дверей.

В марте 1955 г. на базе ХабиИЖТа организовали учебно-консультативный пункт Всесоюзного заочного института инженеров железнодорожного транспорта. И всё-таки главное событие 1955 года состоялось в августе - был сдан в эксплуатацию главный корпус института, одна из визитных карточек Хабаровска.

В октябре 1956 г. вышел первый номер многоотраслевой газеты «Державец» тиражом 1000 экземпляров. На долгие годы эта газета стал основным источником информации о жизни в институте. Впоследствии ее сменила другая многоотраслевая газета «Экспресс».

Богатым на события оказался 1959 год. В ХабиИЖТе ярко отметили 20-летие первого ноября. Событием года стало внедрение электронной техники - в институте появилась первая на Дальнем Востоке электронно-вычислительная машина «Урал-2».

В январе 1960 г. впервые студентка ХабиИЖТа (И. Мацилевич) побывала за границей: в составе делегации дальневосточных студентов она посетила Пекинский университет и средние школы Шанхая.

Хрущевская «оттепель» в стране не могла не найти своего отражения и в жизни хабаровских студентов. Наверное, мало кто знает о следующем интересном факте из истории «Железки». В апреле 1960 г. в вузе была создана своя киностудия, вскоре состоялась премьера первого фильма. Нецензурно помогать кинематографистам студентам оказывали профессионалы из Дальневосточной студии кинохроники. Через 6 лет киностудия «ХабиИЖТ-фильм» за кинофильмы «Дружина охраняет порядок» и «Моя профессия будет удостоена Диплома участника Всероссийского смотра любительских фильмов».

В январе 1961 г. был торжественно открыт институт новаторов строительного производства - один из первых в стране. Июнь 1961 г. запомнился первым выпуском инженеров-электриков. Большинство из них было направлено в Находку и в Уссурийск, где в то время электрифицировали участки Дальневосточной железной дороги.

В какой-то степени историческое событие произошло в марте 1962 г. В ХабиИЖТе впервые прошли выборы деканов дневных факультетов: механического, эксплуатационного, строительного и промышленного и гражданского строительства. Деканы факультетов избирались Советом института из числа профессоров или наиболее опытных доцентов тайным голосованием сроком на 3 года. Как говорится, демократия налицо! А спустя месяц гордость вуза стал вышедший «Библиографический указатель научно-исследовательских, научно-методических и научно-популярных работ профессорско-преподавательского состава института за 1939-1959 гг.». В него вошли все опубликованные научные статьи,

монографии и отдельные издания, а также диссертации и авторефераты, дипломы на изобретения и авторские свидетельства работников института. Вышедший указатель тут же стал библиографической редкостью.

В мае 1963 г. в ХабиИЖТе встречали редких иностранных гостей. Это была делегация Всемирной делегации молодежи. Она была впечатлена, увидев какой научно-образовательный центр имеется на Дальнем Востоке. А спустя год ХабиИЖТ посетил один из первых космонавтов - Герман Титов. В ноябре 1964 г. студенты ХабиИЖТа стали героями одной из телепрограмм молодой тогда еще студии Хабаровского телевидения. Это было состязание в местном клубе веселых и находчивых. Соперниками студентов «Железки» стали студенты педагогического института. Можно только представить, с каким интересом ту телепрограмму смотрели все студенты и преподаватели вуза.

Острые дискуссии вызвал в декабре 1965 г. приказ Министра путей сообщений СССР о введении новой формы одежды для студентов. Зимой - одежда чёрного цвета, летом - светло-серого цвета. На одежду железнодорожного транспорта. А дискуссия возникла из-за того, что не все студентки-модницы восприняли положительно выбранные цвета одежды, им хотелось более ярких расцветок. Но тогда приказы не обсуждались...

Первый студенческий строительный отряд в ХабиИЖТе (он же был первым стройотрядом в крае!) появился в апреле 1966 г. Назывался он «Энергия» и насчитывал 100 бойцов. Отряд всё лето работал в ЕАО - строил высоковольтную линию от села Дежнёво в трёх направлениях: в села Кирово, Каушино и Новое. Уже на следующий год в ХабиИЖТе были сформированы студенческие отряды «Механик», «Горизонт», «Луч», «Паллада», «Пегас» общей численностью 500 бойцов. Кстати, долгие годы строительные отряды «Железки» на всё лето заменяли проводников пассажирских вагонов в поездах дальнего следования. Сегодня же строительные студенческие отряды вуза успешно работают на олимпийских объектах в Сочи.

В 1968 г. был создан Факультет повышения квалификации, который до сих пор (уже в статусе института в структуре университета) имеет тесные контакты с предприятиями Дальневосточного региона.

Май 1969 г. запомнился открытием спортивного комплекса ХабиИЖТа. Теперь у студентов и преподавателей появился свой Дворец спорта!

Не обошла стороной институт и «стройка века» - БАМ. В мае 1974 г. было принято обращение ХабиИЖТа к коллективам вузов Министерства путей сообщения, в котором говорилось, что каждый студент должен уже в студенческие годы участвовать в строительстве Байкало-Амурской железной магистрали. «Всеaley, ребята! Выпало нам строить путь железный, а короче БАМ!» - вполне актуально пел в то время ансамбль «Пламя» и про студентов «Железки».

В течение только двух лет, с 1974 по 1975 г., на строительство БАМа было направлено 110 молодых специалистов от ХабиИЖТа.

В 1975 г. в институте было окончательно завершено создание крупного учебно-производственного комплекса. ХабиИЖТ официально признали одним из ведущих транспортных вузов страны. В 1976 г. принят в эксплуатацию лабораторный корпус и две девятиэтажные пристройки к нему. Одновременно руководство института осуществляло жилищное строительство - было построено несколько домов для преподавателей и обслуживающего персонала, ясли-сад.

В феврале 1977 г. после кончины В.И. Дмитренко, приказом Министерства путей сообщения на пост ректора ХабиИЖТа был назначен Артур Григорьевич Тиличенко, который работал доцентом кафедры

У главного корпуса ДВГУПС всегда многолюдно

В одной из лабораторий ДВГУПС

«Организация движения поездов».

В октябре 2010 г. на международный выставке «Образование, карьера, занятость», проходившей в Хабаровске, Институт дополнительного образования ДВГУПС за разработку и внедрение учебно-методического комплекса повышения квалификации и аттестации руководителей и специалистов по промышленной безопасности, был награжден Золотой медалью.

Университет неоднократно становился победителем краевого конкурса среди учреждений высшего профессионального образования за успехи в профессиональной ориентации молодежи и школьников.

ДВГУПС получил золотую медаль в сфере информационной безопасности крупнейшей Всероссийской конференции «Инфофорум - 2011».

В 2011 г. популярная в университете студенческая шоу-группа «Планета Голливуд» в очередной раз показала свой высокий профессионализм, завоевав Гран-при Всероссийского фестиваля «ТрансАрт-2011».

В декабре 2011 г. ДВГУПС стал лауреатом в номинации «Лучший проект во внедрении инноваций» в категории «Наука и образование» независимой премии «Время инноваций-2011».

В июне 2012 года в Торгово-промышленной палате РФ ДВГУПС получил диплом победителя 3-го Всероссийского конкурса в области менеджмента качества и был номинирован по одному из уровней модели делового совершенства EFQM.

В ДВГУПС по праву гордятся своими выпускниками. Среди них - Константин Прохоридов (он возглавлял комсомольскую организацию института с 1948 по 1951 г., а впоследствии был заместителем министра лесной и целлюлозно-бумажной промышленности СССР), Геннадий Фадеев (учился на рубеже 50-х и 60-х годов на Эксплуатационном факультете, в дальнейшем он стал министром путей сообщения Российской Федерации), Александр Соколов (окончил ХабиИЖТ в 1980 г., мэр г. Хабаровска, почетный гражданин Хабаровска), Михаил Заиченко (окончил ХабиИЖТ в 1974 г., начальник Дальневосточной железной дороги, почетный гражданин Хабаровска), Алексей Цыденов (окончил ДВГУПС в 1998 г., заместитель Министра транспорта РФ).

В 2008 г. университет занял во Всероссийском смотре-конкурсе на лучшую организацию студенческого самоуправления в образовательных учреждениях Росжелдора первые места в основной номинации «Модели организации студенческого самоуправления в образовательных учреждениях высшего профессионального образования».

С. ХАМЗИН.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Жилой дом для сотрудников ХабиИЖТ по ул. Лесопильной (Яшина)

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.

Идет строительство ХабиИЖТ, 1940 г.