

К 80-летию Великой Победы: о Ленинградском институте инженеров железнодорожного транспорта в годы войны и связи поколений

On the 80th Anniversary of the Great Victory: About the Leningrad Institute of Railway Engineers during the War Years and the Connection of Generations

Уважаемые читатели! Для меня большая честь приветствовать вас со страниц журнала в 80-ю годовщину нашей Великой Победы!

События Великой Отечественной войны (ВОВ) наглядно и убедительно показали, что только хорошо развитый и бесперебойно работающий транспорт дает возможность быстро осуществлять сосредоточение войск, обеспечивать их высокую маневренность, своевременно снабжать фронт всем необходимым, удовлетворять потребности в перевозках, укреплять единство фронта и тыла.

С началом ВОВ многие преподаватели и студенты Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта (ЛИИЖТ) ушли на фронт. Часть преподавателей была зачислена в артиллерийский дивизион 4-й добровольческой дивизии народного ополчения. Оборонная комиссия, созданная в институте в начале войны, формировала рекомендации, которые передавались железнодорожникам Ленинградского узла и армии.

За годы войны учеными ЛИИЖТ выполнено более 600 научных изысканий по заказу правительства Ленинграда и руководства Октябрьской железной дороги. С некоторыми видами работ могли справиться только наши специалисты, так как таких компетенций не имелось ни у кого в городе. Так, выпускники ЛИИЖТ разработали схему развития в Кобоне инфраструктуры с большим количеством причалов, подъездных автомобильных и железнодорожных путей — все это было построено за осень-зиму 1941 г.

С началом учебного 1941–1942 г. студенты и преподаватели поехали строить оборонительные сооружения, а с завершением работ возобновились занятия. Была создана группа, которая формировала предложения по мостам, защите зданий и сооружений, маскировке, защите подходов к Дороге жизни.

Обучение не прекращалось ни на один день. Однако, если до войны училось порядка 3 тыс. сту-

дентов, то в октябре 1941-го на занятия вышли не более 700 человек. В январе 1942 г. вышло постановление правительства об эвакуации 38 учебных заведений Ленинграда, в число которых попал и ЛИИЖТ.

Продолжили обучение 250 студентов и большая часть профессорско-преподавательского состава. Специальным эшеленом их отправили в Новосибирск, где по прибытии несколько недель им пришлось жить в этих вагонах. Город был переполнен эвакуированными, и принято решение часть преподавателей и студентов отправить в Москву и Ярославль, где открылись филиалы ЛИИЖТ. Полтора года наши сотрудники работали в стенах МИИТ.

Много наших студентов вступили в ряды бойцов народного ополчения. Во дворе Юсуповского дворца шло обучение стрельбе, метанию гранат; в чертежных залах устроили казармы. 1423 представителя вуза, среди которых были преподаватели, сотрудники, студенты, погибли на Невском пятачке, пали смертью храбрых на полях сражений, умерли во время блокады — их имена навечно впечатаны в серый гранит стелы в сквере ПГУПС. Свыше 800 человек получили награды. За успешную работу по подготовке кадров в сентябре 1945 г. ЛИИЖТ был удостоен высшей награды Родины — ордена Ленина.

По традиции в памятные даты вместе с молодежью мы возлагаем цветы к стеле, вспоминаем подвиг наших героических предшественников.

ЛИИЖТ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Хотелось бы привести лишь некоторые факты о вкладе ЛИИЖТ в Великую Победу.

ЛИИЖТ – Дороге жизни

Многие преподаватели и выпускники института трудились на Дороге жизни, руководили строительством и восстановлением линий, станционных устройств, мостовых переходов.

Профессор Александр Алексеев сконструировал высокопроизводительную рельсосварочную установку. Профессор Александр Ливеровский разработал проект пристаней-причалов на западном побережье Ладожского озера для Дороги жизни.

Мощнейший железнодорожный консольный кран «Ленинградец», который в сжатые сроки позволял восстанавливать мосты, сконструировал выпускник ЛИИЖТ Д. Васильев.

Знаменитый выпускник ЛИИЖТ

В феврале 1942 г. начальником Октябрьской железной дороги был назначен выпускник ЛИИЖТ Борис Саламбеков. В этом же году он отличился в постройке железнодорожных веток к портам на Ладоге на «Большой земле» и от ладожского берега до осажденного Ленинграда внутри кольца. В январе 1943 г. прорвана блокада Ленинграда и по узкому коридору южнее Ладожского озера была быстро проложена новая железнодорожная линия. Борис Саламбеков организовывал по ней движение поездов.

Благодаря умелому руководству Б. Саламбекова и героизму железнодорожников врагу не удалось вывести Октябрьскую железную дорогу из строя ни на сутки.

Надписи, которые спасали жизни

Летом 1943 г. наши войска готовились к наступлению. Снаряды летели с запада, поэтому восточная четная сторона Невского проспекта была опаснее западной. В июле обстрел усилился, и жертв стало больше. Командование приняло решение сделать предупредительные надписи.

«Граждане! При артобстреле эта сторона улицы наиболее опасна» — такую надпись по распоряжению командира на стене дома на Невском проспекте около Дворцовой площади сделала сотрудница ЛИИЖТ Любовь Коробова. Просуществовали эти надписи до 1944 г., когда была полностью снята блокада города.

ЛИИЖТ на фронте

В ЛИИЖТ 27 июня 1941 г. началось формирование отрядов народного ополчения. Более 900 преподавателей, студентов, рабочих и служащих записались в ополченцы. Первая рота Октябрьского

района полностью состояла из представителей ЛИИЖТ. Командовал ротой аспирант Иосиф Вевиоровский. Эта рота, как и другие ополченцы — лиижтовцы, бесстрашно вела бои с фашистами на Невском пятачке.

ЛИИЖТ в 1942 году

Из оставшихся в институте преподавателей, аспирантов, студентов, служащих и рабочих был организован рабочий батальон для обороны города. С началом фашистских авианалетов на Ленинград институтская организация противовоздушной обороны встала на вахту. Студенты и преподаватели круглые сутки не покидали своих постов.

В ЛИИЖТ организовали комиссию из профессоров, рассматривавшую предложения научных работников и студентов по оказанию непосредственной помощи Красной Армии. Комиссией рассмотрено много изобретательских предложений, из них 17 использованы на фронте и дорогах Ленинградского узла. Были интересные предложения по защите паровозов от воздушных нападений, по противотанковым ограждениям, увеличению сферы действия зенитной артиллерии, устройству переправ для танков через реки, обнаружению самолетов при помощи высокочувствительных барометров и др.

В мастерских института изготавливали предметы боевого снаряжения.

Институт в блокадном Ленинграде

14 сентября 1941 г. в институте начался новый учебный год. Многие студенты ушли на фронт, воевали в партизанских отрядах, пошли работать на железнодорожный транспорт, поэтому из 2110 студентов к занятиям приступили около 700.

Война внесла большие изменения в учебный процесс. Продолжительность обучения сократилась с пяти до трех лет и трех месяцев. Много внимания уделялось военно-транспортной подготовке и вопросам военно-воздушной обороны железных дорог, скоростному строительству, ремонту и восстановлению железнодорожного пути и сооружений.

Напряженной стала жизнь студентов: семь часов ежедневных занятий, десять часов в неделю — военная подготовка, регулярные дежурства в командах местной противовоздушной обороны, участие в комсомольских воскресниках, работа в госпиталях и агитаторами в домохозяйствах. По заданию Октябрьского РК ВКП(б) институт ежедневно направлял двух коммунистов и комсомольцев для охраны порядка в городе. В институте был организован стационар, в котором поддерживали жизнь ослабленных людей.

Выстоял несмотря на бомбардировки

Октябрьский (ныне Адмиралтейский) район, где расположен институт, часто подвергался налетам вражеской авиации и артобстрелам. На территорию ЛИИЖТ за первые полгода с начала войны упало 36 артиллерийских снарядов, одна фугасная и около 1000 зажигательных бомб.

Лиижтовцы любой ценой старались сохранить помещения и ценности института. Противовоздушную и противопожарную защиту зданий обеспечивали команды и штаб местной противовоздушной обороны (МПВО). Были дни, когда на территорию института падало более 50 зажигательных бомб, но благодаря бдительности и усилиям бойцов МПВО в зданиях ни разу не возникло больших пожаров. Почти непрерывно продолжались занятия, работали лаборатории и производственные мастерские.

Инновации для восстановления мостов

Бригада из сотрудников бюро механизации НИСа и Мостоиспытательной станции под руководством доцента ЛИИЖТ Якова Кипниса работала над проектами восстановления мостов в оккупированной зоне. Было составлено более 100 проектов.

Большинство переходов проектировалось в виде мостов на деревянных ряжево-рамных опорах с пакетными металлическими пролетными строениями. Первый такой мост решено построить через р. Истру под Москвой. Под руководством Якова Кипниса был изготовлен комплект сборно-разборных металлических «опор системы ЛИИЖТ». Бригада Мостопоезда построила первый в мире бесфундаментный железнодорожный мост.

В мае 1942 г. Совет Народных Комиссаров СССР принял постановление о серийном производстве бесфундаментных металлических «опор системы ЛИИЖТ» в качестве инвентарного имущества военно-восстановительных организаций. В ходе Великой Отечественной такие опоры применялись при восстановлении мостов через Дон, на реках Белой и Днестре.

ЛИИЖТ на передовой

В августе-сентябре 1941 г. более тысячи лиижтовцев работали на западной границе города, где возводились первые городские внутренние оборонительные рубежи. В это же время другой отряд лиижтовцев, ядром которого были 150 студентов механического факультета, вел фортификационные работы в районе Невской Дубровки. За две недели отряд построил десятки блиндажей, дотов, землянок, окопов полного профиля.

Сила знаний

Всего за время Великой Отечественной войны ученые института провели более 600 экспертиз, консультаций, обследований в помощь производству и институту. Учебно-производственные мастерские ЛИИЖТ выполняли оборонные заказы: изготавливали детали к автоматам, 76-миллиметровые зенитные снаряды.

ЛИИЖТ обеспечил водоснабжение

Для обеспечения водоснабжения Ленинградского железнодорожного узла под руководством сотрудников кафедры и бюро водоснабжения института профессоров А. Сурина и Л. Шишко организованы три поезда-летучки по четыре вагона в каждом, два материальных склада и две мастерские. Коллективы поездов-летучек должны были при приближении врага демонтировать и эвакуировать оборудование линейных пунктов водоснабжения, а также восстанавливать действующие магистральи.

Лиижтовцы составили основу технического персонала поездов-летучек. Когда городская водопроводная сеть вышла из строя, инженеры бригад поездов-летучек организовали временное водоснабжение из Невы правобережной части железнодорожного узла, с которого начиналась Дорога жизни. Были проведены водоводы к госпиталям и к местам пересадки пассажиров с железной дороги на суда Ладожской переправы.

На передовой железнодорожного фронта

Сотрудники бюро «Мехтранс» при кафедре «Детали машин» внесли свой вклад в восстановление экипировочных устройств на станциях Бологое, Ленинград-Витебский и других, на которые часто обрушивались бомбовые удары врага. На кафедре «Путь и путевое хозяйство» разработали «рельсовый бинт», помогавший быстро ликвидировать повреждения железнодорожного пути.

Поезда вернулись в Ленинград

После прорыва блокады зимой 1943 г. в Ленинград удавалось пропускать лишь две-три пары поездов в сутки. Для увеличения интенсивности движения по предложению заместителя начальника службы сигнализации и связи дороги Дмитрия Бунина и заместителя начальника службы движения дороги, выпускника ЛИИЖТ Аркадия Угрюмова организована путевая блокировка с «живыми светофорами».

Вдоль линии через каждые 2–3 км были устроены посты, между которыми налажена телефонная связь. Дежурные по постам подавали маши-

нистам паровозов сигналы о свободности или занятости участков пути зеленым или красным светом ручных керосиновых фонарей. Несмотря на непрекращающиеся артобстрелы по линии Шлиссельбург – Поляны, за ночь удавалось пропускать до 20 поездов. Позже по предложению Угрюмова введен так называемый «караванный» способ организации движения: в одну ночь поезда караваном шли в Ленинград, в другую — обратно.

Смелые проекты и крепкие мосты

Главным восстановительным поездом 10-бис командовал доцент ЛИИЖТ П. Богомолов. Он осуществил на этом поезде сложнейшие работы: восстановление моста через р. Сясь, строительство 34-километровой железнодорожной ветки Войбокало – Кобона, постройку свайно-ледовой железнодорожной эстакады по льду Ладожского озера, строительство 33-километровой железной дороги Шлиссельбург – Поляны, строительство 852-метрового высоководного моста через Неву, восстановление большого железнодорожного моста через р. Волхов на линии Ленинград – Москва.

Разработчиками проектов восстановления и строительства этих мостов, свайно-ледовой эстакады через Ладожское озеро были сотрудники института Д. Реховский, В. Чежин и Д. Васильев.

Научный фронт

В годы войны ЛИИЖТ продолжал активно работать. С 1941 по 1943 г. для строителей было подготовлено «Руководство по восстановлению железных дорог». При участии профессоров Н.В. Федорова, А.В. Ливеровского, Д.Д. Бизюкина, доцентов Н.В. Паталеева и А.В. Саталкина издано 38 технических наставлений по отдельным отраслям железнодорожного хозяйства. Вместе с работниками других транспортных вузов и НКПС профессор А.И. Середа, доценты Л.Ф. Комягин, А.Д. Третьяков и другие ученые ЛИИЖТ издали в течение 1943–1944 гг. более 50 руководств по подготовке работников массовых железнодорожных профессий.

Как лиижтовцы восстановили город и спасли его от эпидемии

В 1943 г. с приходом весны снег начал таять, обнажая горы мусора и нечистот. Возникла угроза эпидемических заболеваний. Лиижтовцы приняли участие в расчистке дворов и улиц, в восстановлении водопроводной и канализационной систем в ряде домов по Международному проспекту, а

также трамвайного движения в городе. По итогам восстановительных работ в Октябрьском районе ЛИИЖТ занял первое место.

Дошел до Берлина

Выпускник ЛИИЖТ 1941 г. Вячеслав Кузнецов прошел огромный боевой путь в годы Великой Отечественной войны. Он был техником технической части Средазжелдорстроя, затем зачислен курсантом во Фрунзенское пехотное училище. С 1942 г. командовал взводом 1-й Гвардейской стрелковой бригады и 15-й отдельной железнодорожной бригады. На Воронежском фронте был помощником начальника отдела технической разведки 5-й отдельной железнодорожной бригады. В этой должности участвовал в боях на Центральном и Белорусском фронтах, освобождал Варшаву. Войну закончил в Берлине, где расписался на рейхстаге.

Партизаны ЛИИЖТ

В июле 1941 г. сформированы два разведывательно-диверсионных партизанских отряда для действий в Тосненском районе Ленинградской области. Их возглавили спортсмены — студенты-пятикурсники Ф. Касьянов и И. Макаров. В августе этого же года начал действовать в Карелии партизанский отряд под руководством преподавателя В. Малова. Координация действий партизанских подразделений в Ленинградской области осуществлялась под руководством преподавателя кафедры физвоспитания Н. Афанасьева.

ЛИИЖТ в Новосибирске

Зимой 1942 г. ЛИИЖТ был эвакуирован по Дороге жизни и далее в Новосибирск, а весной передислоцирован в Москву. Оставшийся в Ленинграде небольшой коллектив преподавателей и сотрудников обеспечивал сохранность и жизнедеятельность института, оказывал помощь фронту.

Студенческая сила

Студенты во время эвакуации ЛИИЖТ в Москву, несмотря на основную учебную нагрузку, проводили большую работу в подшефных госпиталях. В 1942–1943 учебных годах они прочитали там 180 лекций и докладов, несли регулярные дежурства, организовывали концерты. За хорошую работу в подшефном госпитале ЛИИЖТ был награжден почетной грамотой Дзержинского районного комитета ВКП(б) Москвы.

Все аспиранты и большие группы студентов работали агитаторами в домохозяйствах Дзержинс-

кого района Москвы. По воскресеньям студенты регулярно выезжали группами, курсами и даже целыми факультетами на воскресники по заготовке дров и овощей, помогали на хозяйственных и строительных работах железнодорожникам на станциях, в депо. Студенты и преподаватели собирали теплые вещи и подарки для фронта, подписывались на займы, сдавали средства в фонд обороны. Около 100 тысяч рублей было внесено лиижтовцами в 1942 г. на строительство танковой колонны «Москва».

Возвращение в родные стены

К перрону Ленинградского вокзала 4 августа 1944 г. из Москвы подошел состав с надписью «ЛИИЖТ с радостью возвращается в родной Ленинград!». К 1 сентября этого же года реэвакуация была полностью завершена. 30 сентября в восстановленной Большой физической аудитории состоялось торжественное открытие нового учебного года.

Никто не забыт, ничто не забыто

Орденами и медалями СССР за годы войны были награждены 842 сотрудника и воспитанника института. 200 лиижтовцев награждены медалью «За оборону Ленинграда». За победу над нацизмом отдали свои жизни 1423 студента, преподавателя и сотрудника института.

ЛИИЖТ – ПГУПС: СВЯЗЬ ПОКОЛЕНИЙ

Удивительным образом складывается наша семейная история: я работаю в том вузе, идеи которого воплощали в жизнь мои родственники в годы войны.

Муж родной сестры моей мамы, Николай Иванович Гальянов, служил водолазом на Волховском фронте, строил причальные стенки в Кобоне, куда под разгрузку приходили суда с продовольствием для блокадного Ленинграда.

В Ленинград он зашел с прорывом блокадного кольца и пошел дальше на запад, закончив войну в Праге. Мои дед с бабушкой работали в Ленинграде.

Дед, Михаил Петрович Валинский, всю войну трудился на заводе «Фармакон». До войны завод выпускал лекарственные препараты противоракового, психотропного, сердечно-сосудистого действия. Деда не брали на фронт, потому что работа на заводе была важна: здесь наладили выпуск 20 наименований продукции, необходимой фронту и городу, в том числе мыло «К», которое способствовало предотвращению заболеваний сыпным тифом в блокадном Ленинграде. После войны деда наградили орденом Ленина.

Когда началась война, моему отцу было всего пять лет, от голода и холода он сильно болел, поэтому в феврале 1942 г. родители отправили его в эвакуацию. В тентованных полуторках детей повезли по Дороге жизни. Войну отец пережил в Казахстане, вернулся в Ленинград в 1945 г.

Война затронула судьбу каждого гражданина нашей страны, заложила нравственно-патриотический культурный код, который заключается в стремлении защищать свою Родину, совершать подвиг во имя жизни. То, что сейчас движет нашими защитниками — участниками специальной военной операции.

Сохраняя связь поколений, мы продолжаем развивать транспортную науку, внедрять инновации и готовить специалистов, способных решать задачи любой сложности.

Убежден, что журнал «Техник транспорта: образование и практика» остается площадкой для диалога между учеными, промышленностью и молодежью, демонстрируя, как современные технологии служат прогрессу.

Пусть память о подвиге победителей вдохновляет нас на новые достижения, а единство прошлого, настоящего и будущего становится залогом успеха в развитии транспортной отрасли России.

С Днем Великой Победы, уважаемые коллеги!

*Ректор
Петербургского государственного
университета путей сообщения
Императора Александра I
Олег Сергеевич Валинский*