

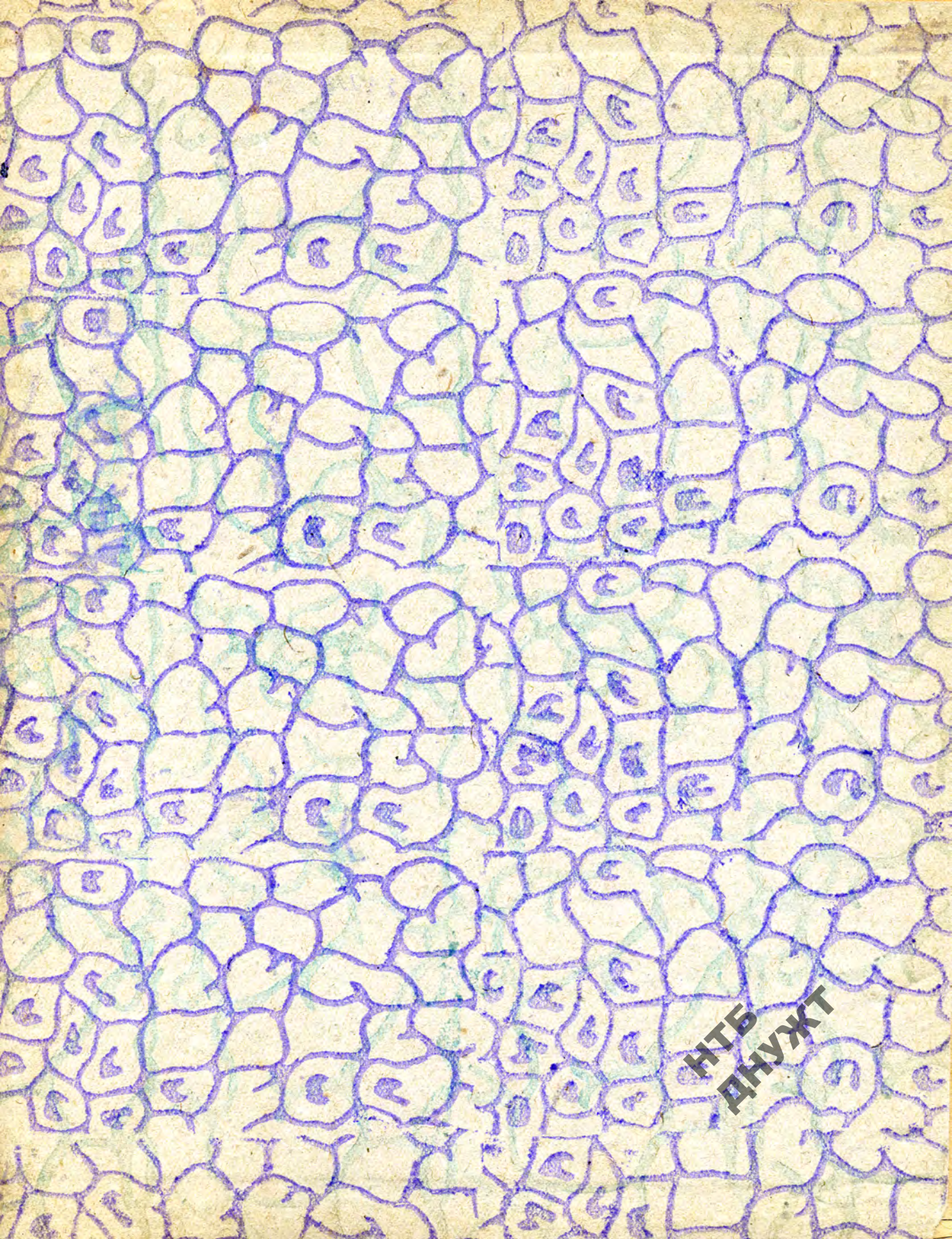
ДНЕПРОПЕТРОВСКИЙ
ИНСТИТУТ ИНЖЕНЕРОВ ТРАНСПОРТА
ИМ. Л. М. КАГАНОВИЧА

**Х
Л Е Т**

ДНЕПРОПЕТРОВСК
1940

**НТБ
ДНУЖТ**

НТБ
ДНУЖТ



НТБ
ДНУЖТ

ДНЕПРОПЕТРОВСКИЙ ИНСТИТУТ ИНЖЕНЕРОВ ТРАНСПОРТА
им. Л. М. КАГАНОВИЧА

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Х Л Е Т

ДНЕПРОПЕТРОВСК
1 9 4 0

НТБ
ДНУЖТ

Сборник выпущен под редакцией
С. К. Латышева, М. А. Нестеров-
ского, А. А. Львова.

Литературная обработка и подготовка
материала к печати *М. Альбертона.*

Днепр. тип. „Зоря“, заказ № 2798—400. Обллит № 1141, от 27-VI—1940 г. Объем
3 1/2 печ. листа, 58700 б. в 1 печ. л. Сдано на производство 21-VI—40 г. Сдано
в печать 27-VI—40 г.

**НТБ
ДНУЖТ**

НАКАНУНЕ ЗНАМЕНАТЕЛЬНОЙ ДАТЫ

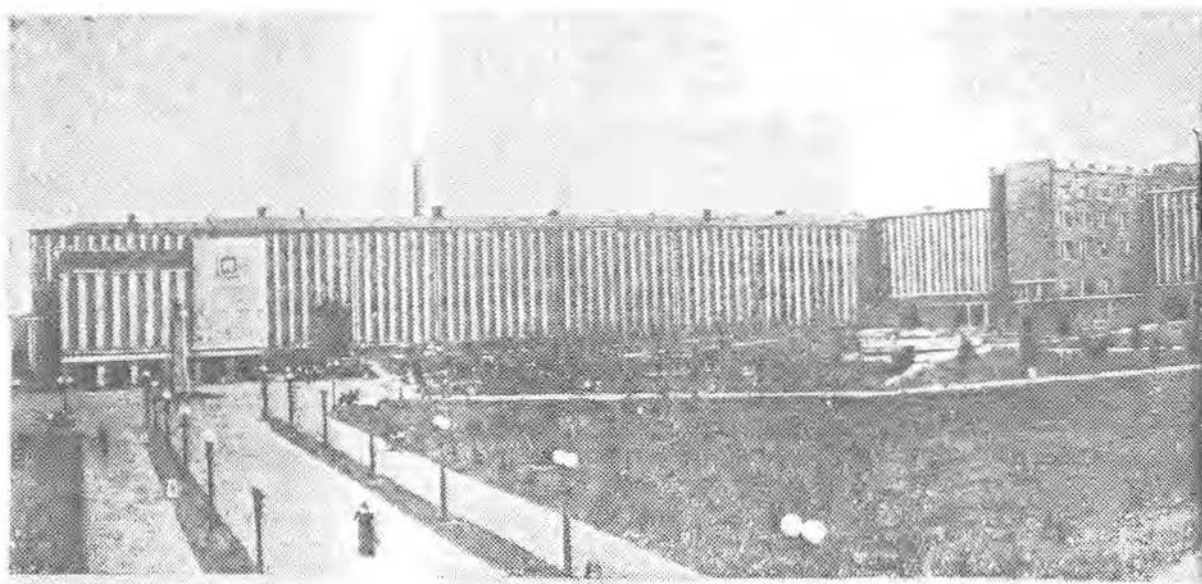
Хотя звонок по строго завешенному порядку все еще продолжает через каждые 50 минут беспокойно звенеть и с привычной настойчивостью все еще раздается во всех коридорах всех этажей и блоков—он в эти дни никого уж не тревожит, не волнует. На его хлопотливый зов редко кто из учащихся откликнется—по крайней мере звонку не удастся теперь разрядить напряжение, царящее в аудиториях; он вряд ли заставит кого-нибудь покинуть парты и выбежать в коридор.

И не только потому, что обычные занятия в институте закончились и студенты готовятся к сдаче экзаменов и уж, конечно, не потому, что экзамены в этом году необычные, а потому, что подготовка нынче к зачетной сессии—это знают все—должна быть особой. Один из самых молодых институтов в стране—Днепропетровский институт инженеров жел. дор. транспорта им. Л. М. Кагановича—собирается отмечать свой десятилетний юбилей. И как хочется, чтобы он, молодой,—именно потому, что он молодой—занял перводовое место в шеренге втузов страны!

И взволнованный первокурсник, и солидный дипломант, с одинаковым трепетом дольше обычного задерживаются теперь в блестящем вестибюле у доски, на которой выведены разноцветные цифры, наглядно показывающие ход соревнования между курсами, группами. Самое замечательное в нынешнем соревновании то, что каждый студент, стараясь делать все возможное, чтобы он лично, его группа, его курс, его факультет были первыми—в такой же мере он всем сердцем желает, чтобы «соперник» никоим образом не отставал. Весь коллектив об'ят одним стремлением, одной страстью—победить.

И каждый первокурсник знает, что он обязан равняться на лучших, на отличников учебы, что в получении плохой оценки никого, кроме себя, винить нельзя, что это отразится не только в его личном матрикule, но потянет вниз его группу. И большинство первокурсников готово всей своей молодой энергией взяться еще крепче за учебу, повысить ее качество.

И дипломант, сидя за чертежным столом, все время чувствует, что он—желанный работник на транспорте, что от него, от его умения, его развития, от степени овладения им суммой знаний, от собственной зрелости зависит движение, движение вперед

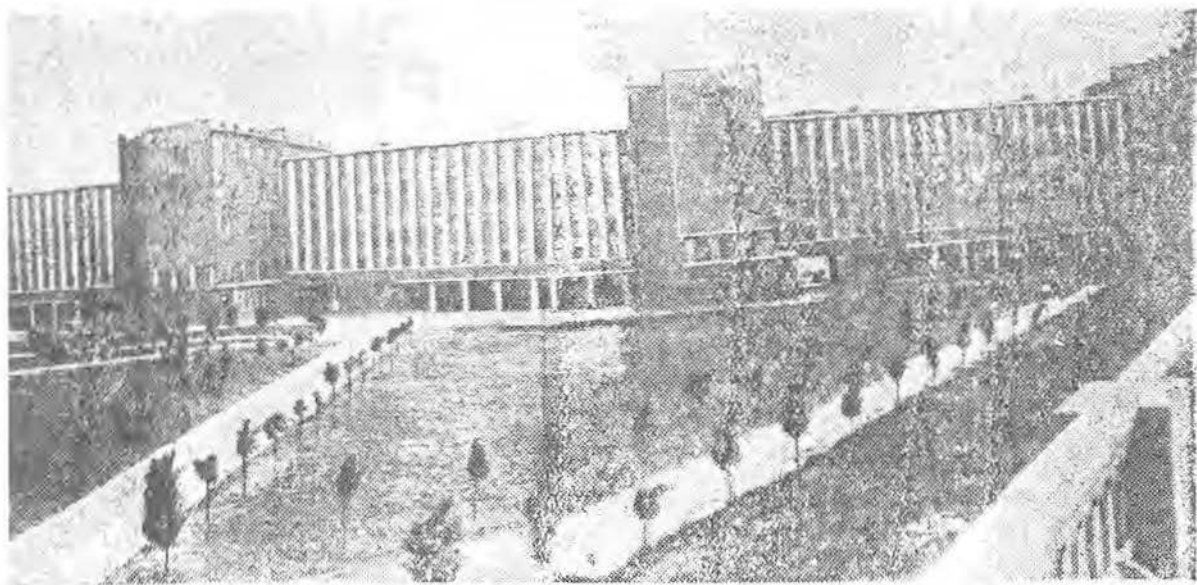


Учебный корпус

страны—железнодорожной державы. Он, ДИИТ'овец, не смеет лишь более или менее добросовестно повторять установленное, уже проверенное, узаконенное, он обязан задумываться над новыми трассами, новыми направлениями, должен обеспечить бесперебойное движение по возможным крутым спускам и трудным подъемам, через возможные повороты и кривые; большинство дипломантов знает, что они обязаны быть железнодорожниками нового типа, содействовать ускорению движения транспорта. Этого требует Родина.

Знает и преподаватель ДИИТ'а, что он готовит специалиста-командира для социалистического железнодорожного транспорта. Это специалист особого рода. Если в любом производстве командир должен уметь предвидеть возможные затруднения и, главное, неожиданность возникновения затруднений для того, чтобы быстро ориентироваться и тут же указать правильный выход, то транспорт—движение, а в движении неожиданностей несравненно больше. Ум и сердце транспортника не смеют ни на мгновение успокаиваться, забываться, обрастать рутинной. Они сами должны быть постоянно в движении. От искусства, кругозора и смелости преподавателя во многом зависит высокая требовательность к себе питомца института.

Учащиеся втуза передают каждому новому приему молодых студентов традиции ДИИТ'а—побеждать. Десять лет существует Днепропетровский институт инженеров жел. дор. транспорта и все годы он молодо, задорно, смело борется за одно из передо-



института

вых мест. И здесь, в этой напряженной непрерывной борьбе, были свои сложные кривые и крутые повороты, но трасса проложена и под'ем предстоит большой, а двигаться надо только по этому пути безостановочно и все с большим ускорением. Это путь трудный, сложный, но почетный и радостный, а главное — единственный.

РОЖДЕНИЕ ИНСТИТУТА

Долго шла в 1930 году страстная дискуссия вокруг вопроса о том, где именно построить транспортный железнодорожный институт. Претендовали три города: тогдашняя столица Украины — Харьков, Киев, имевший при политехникуме факультет инженеров путей сообщения, и Днепропетровск — расположенный близ транспортных артерий, по которым течет главная масса руды, угля, металла, хлеба. Руководящие организации признали право построить транспортный институт за Днепропетровском. И тогда же на фронтоне маленького здания Днепропетровского транспортного техникума появилась вывеска: «Днепропетровский институт инженеров железнодорожного транспорта».

Тяга нашей молодежи к учебе была уже тогда настолько велика, что на первое объявление об открытии в Днепропетровске транспортного института откликнулись сотни и тысячи людей

самых различных возрастов. Проект института еще только утверждался в различных инстанциях, а наборы в новый вуз шли непрерывным потоком; фундамент института только закладывался, а железные дороги Украины, заводы, колхозы уже посылали своих кочегаров и машинистов, токарей и электриков, демобилизованных красноармейцев, трактористов и доярок овладевать высотами транспортной техники. Сбылись ленинские слова: „Трудящиеся тянутся к знанию, потому что оно необходимо им для победы. Девять десятых трудящихся масс поняли, что знание является орудием в их борьбе за освобождение, что их неудачи объясняются недостатком образования и что теперь от них самих зависит сделать просвещение действительно доступным всем“.

Поступали на все факультеты, на все отделения дневного, вечернего и заочного институтов. Особенно—на рабфаки. На крупных станциях дорог Украины, Крыма и Кавказа было создано 23 рабфака. В 1930—31—32 годах за строящимся ДИИТ'ом числилось больше пяти тысяч студентов. Помещение техникума могло вместить максимально 400—500 чел., остальные занимались в 8 разных помещениях города и в отделениях института, открытых в Гришино и Волиновах, Авдеевке и Луганске, в Крыму и на Кавказе.

Совершенно ясно, что так долго продолжаться не могло, необходимо было построить институт в кратчайший срок. Партия обязала руководителей института закончить строительство за 12 месяцев, через 16—вселить студентов в новое помещение и через 18 месяцев начать занятия в новых корпусах.

Ведь речь шла о самом главном—об овладении знаниями, об овладении техникой; о самой животрепещущей проблеме, о кадрах, в частности о кадрах для развертывающегося транспорта. «Между тем,—сказал тов. Сталин на XVI съезде партии,—перед нами стоят колоссальные задачи реконструкции всего народного хозяйства, требующие большого количества новых кадров, способных овладеть новой техникой. В связи с этим проблема кадров превратилась у нас в проблему поистине животрепещущую».

В самом начале НКПС наметил стройку ДИИТ'а во вторую очередь, затем—в первую, после стройку признали внеочередной и, наконец, сверхударной. Соответственно признанию важности строительства и выделяли для него стройматериалы. Но их все же не хватало. Надо помнить, что партия, страна строили тогда не только этот институт. Это был период неслыханного в истории строительства—период первой пятилетки. В одной лишь Днепропетровской области строились тогда такие мировые гиганты, как Днепрострой, Запорожсталь, Новомосковский жестокатальный завод, новые мощные агрегаты на заводах им. Дзержинского, им. К. Либкнехта, электрифицировались участки на Сталинской дороге и возводилось бесчисленное множество других важных сооружений. Не только каждый

готовый кирпич был на учете, но и кирпич, который должен быть готов через месяц, через год... А строительству института требовалось 15 млн. штук кирпича, 300 тыс. пудов цемента, 300 тыс. пудов извести, 10 тыс. куб. метров леса и т. д. около 10 млн. пудов разных материалов.

И в тот напряженный период партийная организация и Управление института мобилизуют студентов на борьбу за быстрое окончание строительства. Лучшая часть студенчества—коммунисты, комсомольцы, беспартийные большевики—с большим энтузиазмом откликнулись на призыв своей организации. И вот некогда сонный дачный участок, по которому лишь одиноко проносился степной ветер, зажил бурной, напряженной жизнью. Строительство института развернулось весной 1931 года и уже осенью 1932 г. учебные занятия происходили в стенах просторных, светлых учебных корпусов.

Большую инициативу, изобретательность и энергию проявили тогда первый начальник института Никандр Михайлович Федиченко и начальник строительства (работающий поныне заместителем начальника института по административно-финансовой части и капитальному строительству) Федор Никитович Ситник. Эти люди возглавили энтузиазм студенческой массы, строившей для себя институт, не считаясь ни с какими трудностями.

Как теперь далеки от нас, но и как понятны нам тогдашние лозунги в аудиториях, общежитиях, на страницах газет:

«Приветствуем студентов на кирпичном фронте!»

«Студенты транспортники должны показать образцы работы на производстве раднаторов!»

«Борьба за трамвай—борьба за качество учебы!»

«Общими усилиями рабочих кирпичного завода и студентов ДИИТ'а выведем кирпичный № 1 из прорыва!»

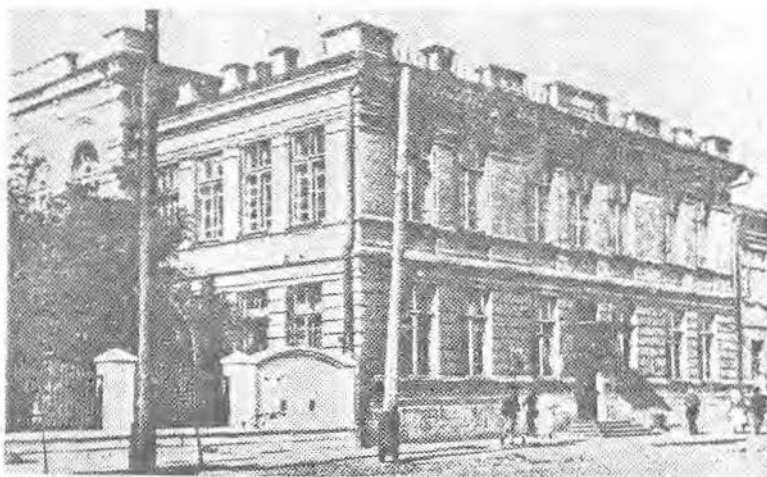
Но разве лишь кирпичный № 1 приходилось тогда выводить из прорыва? Прорыв на заводе им. Петровского—и 200 студентов посылаются ликвидировать его; ПРЗ на черной доске—и 150 студентов ДИИТ'а направляются в помощь рабочим завода.

А сколько приходилось тогда тратить сил и энергии на приобретение оборудования для кабинетов и лабораторий. Довольно продолжительное время институт переживал, так называемый, «меловой период», когда всякие детали машин, схемы их, чертежи демонстрировались меловым рисунком на доске.

Руководство института добилось тогда приказа НКПС по дорогам, ПРЗ, ВРЗ, депо, железнодорожным мастерским Украины выделить часть своего лишнего оборудования в пользу ДИИТ'а. Часть оборудования студенты и ассистенты создали сами, в собственных мастерских и на тех предприятиях, с которыми институт был связан. Приобреталось, конечно, и очень много оборудования, на которое государство отпускало огромные средства. Благодаря этому скоро стало возможным любые дисциплины, читаемые на кафедрах, иллюстрировать хорошо выполненными

наглядными пособиями, экспонатами, моделями, макетами, приборами, готовыми схемами, чертежами, картинами, а самое главное— «живыми машинами» и их деталями.

Так приходилось напрягаться в те годы. ДИИТ'овцы работали, штурмовали и учились. Днем с молотом, вечером—за книгой.



Здание, в котором помещался институт в 1930 году.

Сплоченный коллектив победил. Но сколько еще предстояло борьбы за овладение высотами техники и науки, чтобы стать полноценными командирами, организаторами производства, стать вожаками людских масс, смело идущих на под'емы...

НТБ
ДНУЖТ

ПЕРВЫЕ ВЫПУСКИ

На смену небольшому техникуму пришел гигант-вуз. В нем были открыты 4 факультета: эксплуатационный, электротехнический, путейско-строительный и механический. Для преподавателей был построен большой жилой дом. Большая часть студентов была размещена в огромном общежитии.

...7 часов утра. Студент-ДИИТ'овец просыпается и, проделав физкультурную зарядку, аккуратно одевается и отправляется в столовую, находящуюся рядом с общежитием. Спешить особенно нечего—студент на территории своего учебного заведения. Несколько минут ходьбы и он у учебного корпуса. Студент может задержаться на несколько лишних минут, полюбоваться стройными аллеями молодых деревьев, клумбами пышных цветов, все еще свежезеленеющими коврами, покрывающими фигурные площадки между асфальтированными дорожками. Солнце, уже не летнее, сентябрьское, спешит занять такое место, чтобы можно было заглянуть во все окна всех корпусов и всех этажей сразу, чтобы познакомиться со зданием, необычным для здешних пустырей. А оттуда, справа слышно...

Звонок прерывает размышление студента, он направляется в одну из многочисленных аудиторий. Здесь на парте, перед доской, на которой очень быстро вырастают сложные формулы, замысловатые фигуры, надо напрягаться, как, может быть, никогда раньше. Приходится овладевать знаниями, науками, которые часто сравнивают с высотами, далями. И это, пожалуй, так: высоты, дали заманчивы, привлекательны, но пока туманны, неясны.

Но для многих тогдашних студентов легче и привычнее было овладевать натуральными высотами и далями, чем справиться с наукой и знаниями. Большинство студентов тех лет были люди немолодые, имели за своими плечами суровую жизненную школу, солидный практический опыт, большой производственный стаж, и заслужили право быть командированными в высшие учебные заведения. Немногие из них имели законченное среднее образование и заниматься в институте этим людям действительно было очень трудно.

Но ни сами учащиеся, ни институт не могли ждать. Страна не могла ждать. Партия не могла ждать. Партия закладывала тогда и строила фундамент социализма—и невиданно быст-

рыми темпами; советская республика вступила тогда в полосу «всечеловеческого» строительства, в полосу развития всех отраслей народного хозяйства и она нуждалась в кадрах организаторов, в том числе и транспортников.

На XVI съезде партии тов. Сталин, говоря о главных задачах, стоящих тогда перед страной, указал:

«Задача состоит в том, чтобы взяться, наконец, по-большевистски за дело транспорта и двинуть его вперед». И не больше чем через год в речи на совещании хозяйственников 23 июня 1931 года Иосиф Виссарионович еще раз подчеркивает: «Нам нужно развить, наконец, широчайшее железнодорожное строительство. Это диктуется интересами СССР в целом—интересами окраинных республик также, как и интересами центра». Тут же тов. Сталин резко ставит вопрос об обеспечении страны инженерно-техническими и командными силами и поясняет: «Но нам нужны не всякие командные и инженерно-технические силы. Нам нужны такие командные и инженерно-технические силы, которые способны понять политику рабочего класса нашей страны, способны усвоить эту политику и готовы осуществить ее на совесть».

Лучшая часть студентов ДИИТ'а—сыны и дочери рабочего класса, колхозного крестьянства, трудовой интеллигенции—напрягали все свои силы, впитывали в себя знания, чтобы оправдать надежды тех организаций, которые командировали их.

И замечательно, что, как правило, у тех студентов, которые помогали строить институт, хватило упорства, уверенности, воли, чтобы и в учебе показать высокую успеваемость. Крепко организованный коллектив студенчества и профессуры боролся за хорошую учебу. Все свои знания и силы отдавал студентам профессор (ныне покойный) А. С. Локшин. Это был человек огромной эрудиции и замечательный педагог. Не пожалел своего труда и профессор И. Л. Антононенко (ныне зам. нач. института по учебной и научной части) и много др. Институт имел тогда 16,7 проц. студенчества с оценкой «отлично» и 35,4 проц. с оценкой «хорошо». Только 3,3% учились неудовлетворительно.

Уже тогда технические вопросы, поднимавшиеся на Екатеринбургской (ныне Сталинской) дороге, как теоретические, так и практические, не разрешались, или по крайней мере, не обсуждались без участия научных работников института. Очень много вопросов, имеющих и практическое и научное значение, кафедры института поднимали сами.

Так, силами ДИИТ'а были проведены: испытания старых мостов, ферм, исследования деформации арок мостов и различных сооружений на новых и старых дорогах;

работы по проверке и съемке профиля и планов ж. д. линий; исследования сдвигов ж. д. полотна, геологического строения



Ученый совет института

НТБ
ДНУЖТ

на разных дорогах, особенно много на Забайкальской железной дороге;

обследование различных путей, депо, паровозов, заводов; исследования строительных материалов—гипса, древесины и т. д.

Проектным бюро института были проведены экспертизы по проектированию сантехники депо Долгинцево, разных зданий, подстанций, электрифицированных участков Екатеринбургской железной дороги, сделаны были проекты организации экскаваторных работ; реконструкции цехов ПРЗ, ВРЗ, депо.

Силами института были организованы различные курсы, семинары, консультации для рабочих и инженеров Екатеринбургской и других дорог. Преподавателями строительного факультета были проведены занятия на курсах по повышению квалификации мостовых мастеров Южной, Юго-Западной, Юго-Восточной и Екатеринбургской дорог.

Кафедрой «Паровозы» были организованы курсы и читались лекции для машинистов мощных паровозов «ФД» на станциях Пологи и Волноваха. Этой же кафедрой читались лекции для молодых машинистов, у которых случались частые аварии.

Другими кафедрами в разное время проводились занятия с рабочими и командным составом Екатеринбургской дороги. Постоянные и периодические консультации различного рода служб. По всей дороге при участии профессуры были проведены сталинские эстафеты, разработавшие 75 рабочих предложений.

Кафедрой «Паровозное хозяйство» просмотрены и подвергнуты критике учебники «Проектирование паровозного и линейного хозяйства», «Локомотивное и вагонное хозяйство».

В мастерских института (геодезической и электротехнической) были отремонтированы сложные инструменты и приборы для разных дорог и проектных организаций.

Уже тогда поступали неплохие отзывы о студентах-практикантах и инженерах-выпускниках ДИИТ'а. Вот что писала, например, администрация завода «Динамо» в Москве: «Группа студентов Днепропетровского института инженеров транспорта являлась лучшей из всех групп других институтов, проходивших практику на заводе в это же время...» Такие же отзывы о других группах практикантов были получены от завода «Электросила» в Ленинграде и завода ХЭМЗ им. Сталина в Харькове.

Часто некоторым студентам последних курсов предприятия сразу же предлагали оставаться на работе в качестве инженеров или договаривались о приезде по окончании института. Руководство строительной конторы Управления Южной железной дороги обратилось тогда с просьбой: «Начальнику ДИИТ'а. Треугольник стройучастка 6 ст. Полтава Южной просит прикомандировать находящегося на практике у нас дипломанта тов. Хоменко Н. И. для постоянной работы на стройучастке после сдачи им диплома. Тов. Хоменко хорошо знаком со всеми ра-

ботами участка, пользуется популярностью среди рабочих, и это даст большую пользу производству“

И на производстве, работая в качестве инженеров, большевики-воспитанники ДИИТ'а сумели завоевать авторитет. Вот один из многих отзывов о первых выпускниках: „Тов. Канашевич за период пребывания его на 10-й дистанции показал себя дисциплинированным и хорошим работником. Работая дорожным мастером, тов. Канашевич проявил прекрасное знание железнодорожного дела, говорящее о том, что эта дисциплина в Днепропетровском институте находится на высоте своего положения.“

Начальник районной конторы Омской дороги (подпись).
Главный инженер (подпись)“

Студенты ДИИТ'а знали, что депо, участки, линии, станции, мастерские, заводы ждут их не дождутся — и то, что необходимо было выучить сегодня, не откладывали на завтра, что возможно было сделать еще днем, не переносили на вечер. Целыми группами, бригадами собирались в аудиториях, кабинетах, лабораториях и читали вместе, опыты производили вместе, спорили, доказывали и помогали друг другу. Организованность и сплоченность студентов объяснялись сознанием большой ответственности перед государством; они глубоко сознавали, что вся их жизнь и деятельность связана с революцией, с социалистическим строительством.

174987
783441

Нужно иметь в виду, что большую часть тогдашнего состава студентов составляли люди в возрасте старше 23—25 лет; более 80% контингента — рабочие-производственники; коммунистов было 42%, а вместе с комсомольцами (тоже взрослыми) — 80%. И несмотря на то, что многие из них имели слабую теоретическую подготовку; их производственная закалка, полученная в депо и на линии, а главное страстное большевистское желание получить знания воодушевляло на борьбу за овладение высотами наук.

Результаты этой напряженной, действительно большевистской работы вскоре сказались. Уже в первом туре соревнования вузов и втузов страны в 1933 году Днепропетровский институт инженеров железнодорожного транспорта получил почетную грамоту ЦИК СССР. В рапорте к XVII съезду ВКП(б) Всесоюзный комитет по высшему техническому образованию при ЦИК СССР отмечает самый молодой институт — ДИИТ, — как один из лучших втузов страны.

К своему 5-летию институт пришел со значительными успехами. 17 июня 1935 года Центральный Исполнительный Комитет Союза ССР постановил: „Удовлетворить ходатайство студентов и профессорско-преподавательского состава Днепропетровского института инженеров транспорта и днепропетровских областных организаций о присвоении институту имени тов. Кагановича Лазаря Монсеевича“.



149-8/76 17

ИТ	ИЯ
ИЯ	С-ка

ДНУЖТ

НА ВЫСШУЮ СТУПЕНЬ.

Таков уж характер советской действительности, что победы и успехи, достигнутые на одном этапе ее развития, не могут удовлетворять на другом этапе. В период строительства первой пятилетки ощущалась острая необходимость поставить по возможности быстрее на командные посты людей, „которые способны понять политику рабочего класса нашей страны, способны усвоить эту политику и готовы осуществить ее на совесть“ И тогда партия и весь советский народ, засучив рукава, принялись за решение этой задачи.

После успешного завершения первой пятилетки за 4 года в стране выросло множество гигантских заводов и фабрик, оснащенных новейшим оборудованием, сложнейшими машинами, самой передовой техникой. Эти предприятия необходимо было освоить и двигаться дальше с неослабевающими темпами. В промышленности и на транспорте начинают появляться рядовые рабочие, полностью овладевшие техникой своего дела, показывающие невиданный рост производительности труда. Эти передовые рабочие чем дальше, тем больше все настойчивее начали предъявлять высокие требования к своим командирам-организаторам производства. Потребовались кадры инженеров, соответствующие новым задачам,—кадры иного, высшего качества.

В первые годы существования института члены студенческих бригад не только помогали друг другу в учебе, но, к сожалению, частенько и... выручали друг друга. Правильно считая, что вся группа, бригада, коллектив отвечает за каждого из своих членов, студенты, по заведенному тогда во всех вузах порядку, допускали, чтобы один отвечал за бригаду, и не столько в смысле несения ответственности, сколько в буквальном: один член бригады мог сдавать зачет и „отвечал“ за всю бригаду.

Руководители ДИИТ'а недостаточно уясняли себе новые задачи в деле подготовки высококвалифицированных кадров, часто не умели мобилизовать коллектив института на выполнение этих задач. Именно первые успехи доказали, что ДИИТ—крепкий организм, что социалистический железнодорожный транспорт имеет право предъявить ему более высокие требования. А между тем эти успехи не стали тогда трамплином для перестройки, для поднятия учебной работы на более высокую ступень.



Партбюро інститута

НТБ
ДНУЖТ

Еще на первом выпуске инженеров в 1934 году присутствовавший тогда на торжестве председатель ЦИК СССР тов. М. И. Калинин сказал ДИИТ'овцам: «...Надо работать. Институт занял второе место, но это второе место—временное место, скоропроходящее второе место. Надо занять постоянное место в нашей промышленности. А как оно должно стать постоянным? Если на какой-нибудь железной дороге появилась вакансия, то надо, чтобы начальник сказал: «а нет-ли студента, окончившего Днепрпетровский институт?» Вот тогда, когда годика через три—четыре, такие запросы будут, я должен буду сказать—институт стал на ноги. .»

Михаил Иванович предупредил тогда: «Не величиной здания создается имя, оно только дает возможность имя получить, не исключительно хорошими лабораториями, оборудованными импортными станками. Это все хорошо. Но достигается все это работой и традициями.

И пусть эту традицию создает первый курс, традицию, что Днепрпетровский институт создает великоленных транспортников, практиков и теоретиков.»

А ДИИТ, созданный на голом месте, не имел, собственно, никаких традиций. У него, правда, не было и той косности, рутины, какая часто коренится в традициях; но он не имел и тех преимуществ—методов опытной постановки научно-исследовательской работы, системы подготовки собственных преподавательских кадров—преимуществ, какие имеются в старых вузах и втузах. Свои, собственные, новые традиции ДИИТ пока слишком медленно создавал.

В том же 1934 г. в конце апреля Центральный Комитет КП(б)У специальным постановлением указал ДИИТ'у, что «...Несмотря на наличие в институте утвержденных Комитетом высшей школы твердых учебных планов, обучение на всех факультетах проходит по переходным планам, которые часто меняются. Изменение учебных планов, в свою очередь, вызывает частую переработку программ, в результате чего нарушается последовательность в прохождении дисциплин. Много ответственных дисциплин и проектов выполняют в сокращенном объеме, или совсем не проходят. Расписание учебных занятий на протяжении семестра меняется несколько раз».

«Лекции в институте поставлены неудовлетворительно: мало насыщены демонстративным материалом. Практическая проработка дисциплины в группах не связана с лекциями. Лабораторные и практические работы организованы плохо. Роль профессора в институте снижена: обучение студентов проводят, главным образом, молодые преподаватели без руководства профессоров. Больше 70% всего преподавательского персонала работает по совместительству в нескольких учебных заведениях».

«... Партийная организация института не провела большевистской борьбы за под'ем качества учебной работы и не обеспечила передовой роли коммунистов в учебе».

Решение ЦК КП(б)У заставило коммунистов ДИИТ'а перестроить работу своей организации. Избранный в конце 1934 года новый секретарь бюро партийного комитета и поныне работающий секретарем парторганизации ДИИТ'а, опытный партработник, вместе со всем коллективом института крепко взялся за решение задач, остро стоящих перед учебным заведением. Авторитет партийной организации рос по мере того, как коммунисты стали полнее себе уяснять свою авангардную роль в борьбе за поднятие качества учебы, за выпуск институтом высококвалифицированных инженеров. Авторитет организации рос именно потому, что она крепила авторитет начальника института, факультета, кафедры. Коммунист первый обязан показать образцы дисциплинированности, беспрекословно выполнять задания точно, аккуратно и в срок. Студенты - большевики почувствовали большую ответственность за себя и за институт. Народный комиссар Путей Сообщения тов. Л. М. Каганович имел основание надеяться, что выпускаемые ДИИТ'ом инженеры «будут достойными своего института». Ко второму выпуску нового отряда инженеров Лазарь Моисеевич писал:

«Шлю горячий привет студентам, преподавателям, руководителям Днепропетровского института инженеров транспорта в день первого пятилетия существования института. Надеюсь, что 500 с лишним выпущенных инженеров будут достойными своего института и командирами—бойцами за подъем социалистического железнодорожного транспорта.

Помните слова нашего любимого вождя товарища Сталина: Школа—лишь подготовительная ступень; настоящая закалка кадров получается на живой работе, вне школы в борьбе с трудностями, на преодолении трудностей, только в борьбе с трудностями куются настоящие кадры». Преодолевайте косность, рутину, оппортунистический самотек, какие еще живут на наших железных дорогах, смелее разворачивайте самокритику и самокритично отнеситесь к своей собственной работе, студентов, преподавателей, профессоров, руководителей института.

Желаю в упорной борьбе выковать кадры работников, овладевающих техникой, в каких так нуждается наш транспорт. Вскрывайте антигосударственные оппортунистические теории, свившие себе гнезда в ряде отраслей железнодорожного хозяйства, будьте достойными того огромного внимания, которое уделяет нашему транспорту вся страна, партия, правительство, Центральный Комитет и лично товарищ Сталин.

Нарком Путей Сообщения Л. Каганович».

Пожелания и призыв сталинского наркома сначала очень медленно проводились в институте. Руководители ДИИТ'а все еще не взялись по-настоящему за решение коренной задачи-- обеспечение института научно-педагогическими кадрами. Все еще надеялись на «иипортных преподавателей. По старой

инерции лекция профессора еще не заняла ведущего места в учебном процессе. Руководители втуза все еще не замечали, что в институт начал поступать контингент учащихся, совершенно отличный от предыдущих контингентов. В институт пошли школьники, получившие полное, систематическое среднее образование. Но это—молодые люди, не имеющие достаточного жизненного опыта, не закаленные на производстве, большевистское воспитание которых приобретает исключительное значение. Научно-исследовательская работа была еще на очень низком уровне. Все недостатки, вскрытые Центральным Комитетом ВКП(б) и Совнаркомом Союза ССР в постановлении от 23 июня 1936 года о работе высших учебных заведений и о руководстве высшей школой полностью могли быть отнесены и к практике ДИИТ'а.

В постановлении сказано:

«... При организации новых высших учебных заведений и развертывании старых нередко упускалось важнейшее условие работы вузов, обеспечение их соответствующими научно-педагогическими кадрами, лабораториями, кабинетами, библиотеками, в результате чего уровень обучения в ряде высших учебных заведений немногим отличается от уровня средней школы (техникумов)».

«... В организации учебной работы до сих пор не изжит, так называемый, «бригадно-лабораторный» метод обучения; групповые занятия с малоквалифицированными руководителями подменяют собою установленные лекции, наряду с этим студенты перегружаются другими видами учебной работы в ущерб их самостоятельной работе».

«... Со стороны директоров и общественных организаций высших учебных заведений нет повседневной заботы о всестороннем воспитании студента, как примерного по политической сознательности, культурности и дисциплинированности советского гражданина».

«... Все эти недостатки в руководстве высшими учебными заведениями с особой силой выявились за последнее время в связи со стахановским движением в промышленности и на транспорте. Стахановское движение вскрыло резкое отставание научной и учебной работы в вузах от практики...»

В развитие этого постановления партии и правительства, тов. Л. М. Каганович издал приказ об улучшении подготовки инженеров железнодорожного транспорта в высших технических учебных заведениях НКПС. В приказе совершенно точно и конкретно устанавливается инженерных каких специальностей втузы НКПС готовят; на какие факультеты направлять основной контингент новых приемов во втузы; порядок и даты пересмотра старых и составление новых стабильных учебников; четкие мероприятия по улучшению производственной практики студентов:



И. И. Иванов — начальник
института



Л. Н. Бабин — секретарь
партбюро института

конкретный план научно-исследовательской работы преподавательского персонала и создание лучших условий для такой работы; план капитального строительства учебных корпусов и общежитий.

23 ноября 1936 года тов. Каганович посетил ДИИТ, осмотрел кабинеты, лаборатории, беседовал со студентами и руководителями института. В беседе Лазарь Моисеевич указал на ряд недостатков, основным из которых является отрыв института от важнейших потребностей растущего транспорта, отрыв теоретических знаний от стахановско-кривоносовской практики на железных дорогах. Тут же народный комиссар четко рассказал о тех задачах, какие стоят перед транспортными вузами, и в частности перед ДИИТ'ом. Конкретные указания тов. Кагановича представляли собой целую программу действий для института.

Постановления, вынесенные Совнаркомом СССР: о введении штатных должностей и должностных окладов для профессорско-преподавательского состава в вузах, о размерах стипендии для аспирантов вузов и научно-исследовательских институтов, о повышении стипендии студентам вузов, с исчерпывающей ясностью и четкостью определяют права и обязанности каждого из членов коллектива вуза; материальное благосостояние педагогов и студентов намного повышается. Теперь есть все для резкого под'ема работы в вузах.

И молодой вуз — Днепропетровский институт инженеров железнодорожного транспорта им. Л. М. Кагановича — энергично включился в борьбу за реализацию решений партии и правительства, за выполнение приказов НКПС.

ОТЛИЧНИК—ЦЕНТРАЛЬНАЯ ФИГУРА

Социалистическое соревнование в вузах, как и во всех отраслях социалистического строительства, давно стало одной из основных движущих сил, обеспечивающих победу. Вместе с тем действенность соревнования эффективна лишь тогда, когда соревнующиеся берут на себя конкретные, четкие, реальные обязательства, при условии неперенной систематической проверки выполнения их. По социалистическим договорам, заключенным в течение последних лет, как между ДИИТ'ом и другими вузами, так и между факультетами, курсами, группами студентов внутри вуза — можно проследить развитие этого замечательного движения от расплывчатых, общих, абстрактных обязательств к конкретным, точным и необходимым взаимобязательствам, действительно поднимающим уровень учебной работы.

Часто в первых договорах отсутствовали важнейшие центральные пункты — об учебе, об академической успеваемости. А если и фигурировали, то определялись общими фразами:

Обязуюсь ликвидировать академзадолженность...

«Обязуюсь не иметь двоек...»

«Обязуюсь сдавать зачеты в срок...»

Вот один из индивидуальных договоров 1935 года:

«Так как социалистическое соревнование является стимулом борьбы за качество учебы, за овладение высотами наук, в которой органически ощущает потребность соц. ж. д. транспорт для дальнейшего движения вперед; так как товарищ Сталин сказал, что «кадры решают все», а потому для лучшей реализации вышеизложенного беру на себя следующие обязательства:

1. Читать худ. литературу 1 книгу в месяц.
2. Ходить в театр один раз в месяц и в кино 3 раза.
3. Сдавать зачеты в срок.
4. Посещать политшколу и изучать рекомендованные темы...»

А вот совершенно другое обязательство 1937 года:

«Я, студент 233 гр. Л. В. К., беру на себя следующие обязательства:

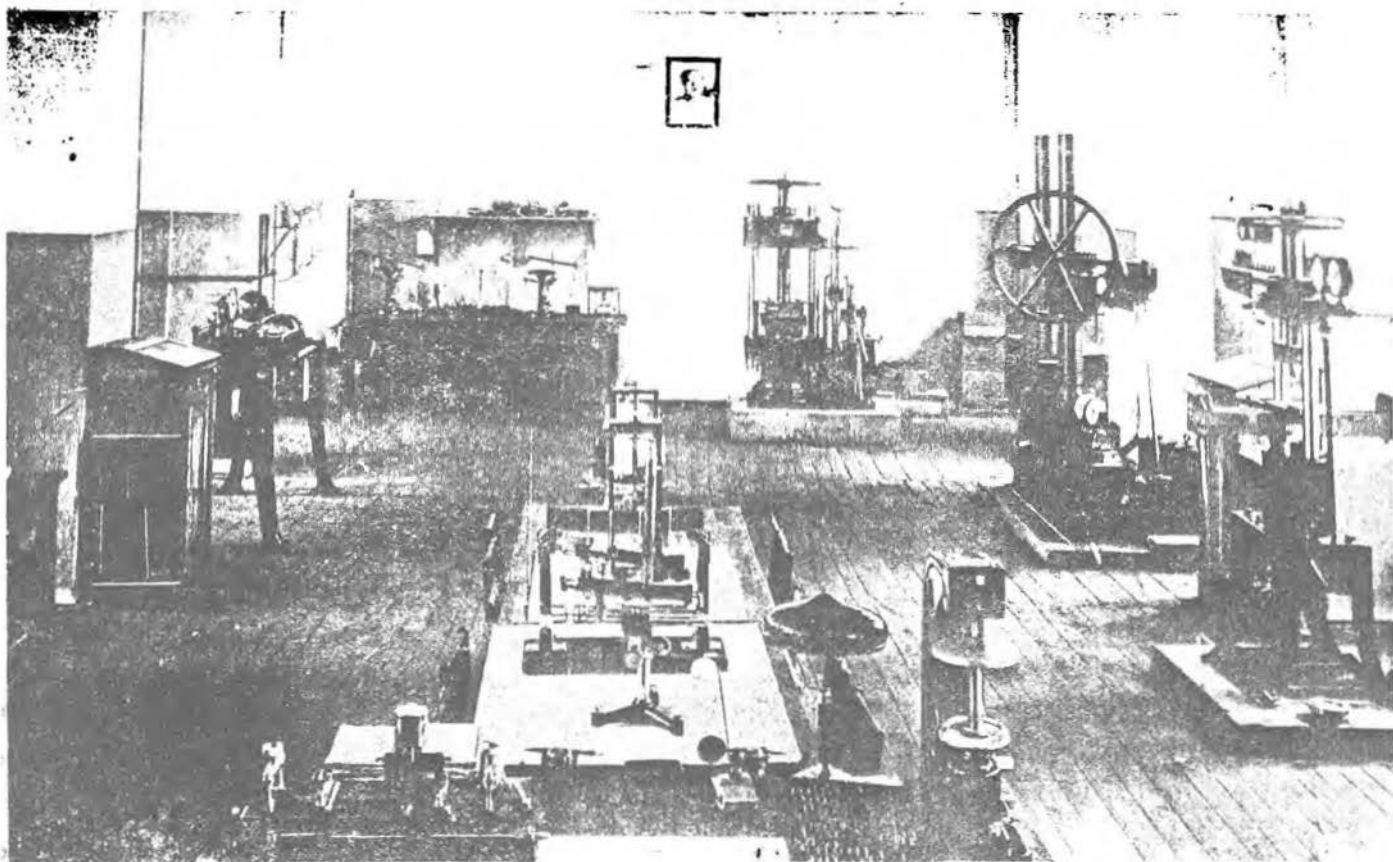
I. Академработа —

а) сдать следующие предметы на «отлично»:

Холодная обработка металлов;

Топливо, вода и смазка;

Термодинамика;



Лаборатория строительной механики имени проф. А. С. Локшина

НТБ
ДНУЖТ

Общий курс железных дорог:
Грузоподъемные механизмы;
Кузнечное дело.

б) Сдать чертежные листы по «Деталим машин
II и III листы к 2 X—1937 года,
IV лист к 3 XI—1937 года.

II. Общественно-политическая работа:

- а) добиться хорошего проведения политшколы, сделав занятия на ней интересными;
- б) изучить произведение В. И. Ленина «Экономическое содержание народничества и критика его в книге Струве»;
- в) участвовать в работе групповой газеты.

Л. В. К.:

Так из года в год социалистические договоры уточнялись, конкретизировались, улучшались. Но ведь мало взять хорошее реальное обязательство в соревновании, его нужно выполнить. Партийная организация института, организовав постоянный контроль хода соревнования, создавая необходимые условия для самостоятельных занятий студентов, оказывая методическую помощь в учебе, стимулируя и поощряя отличников учебы, добилась действенности соревнования. Борьба за первенство ДИИТ'а стала страстной и творческой, а право на первенство — законным, вполне основательным.

Студент-отличник готовит доклад на оболюбованную им тему к научно-технической конференции. Об этом знают: начальник института, комсомольская организация и библиотека, профессор и лаборант и, в первую голову, — партийная организация. Это она обязывает всех прийти на помощь студенту и сама систематически следит за тем, чтобы помощь была действенной. Студент опоздал со сдачей зачетов на несколько дней — это служит предметом обсуждения в группе, на кафедре, на факультете, в профкоме, в радио-газете, в совете института и, конечно, раньше всего в партийной организации. Она создает для студента такие условия, что он вынужден срочно ликвидировать свое отставание. Научный работник готовит исследование на тему, волнующую железнодорожный транспорт, — к его услугам весь аппарат института, Сталинская дорога, любая ее служба, любой механизм, цех и, конечно, в первую голову — партийная организация. Она требует от исследователя, чтобы его научная работа была актуальной, эффективной и реальной.

Разве возможно, чтобы студент, упорно работающий над собой, оставался теперь незамеченным? Разве может академическая задолженность студента остаться хотя бы и непродолжительное время безнаказанной? Разве отставание профессорско-преподавательского персонала теперь мыслимо?



Проф. И. Л. Антоко́ненко — зам. нач-ка института по учебной части.



Проф. М. В. Виноку́ров — начальник научно-исследовательск. сектора.

Федь за первенство ДИИТ соревнуется с другими втузами. Страстное стремление к победе становится большевистской традицией Днепропетровского института инженеров железнодорожного транспорта им. Л. М. Кагановича.

ОВЛАДЕНИЕ РЕВОЛЮЦИОННОЙ ТЕОРИЕЙ

Политико-воспитательная работа, систематически проводимая парторганизацией, крепко сплотила весь коллектив института и обеспечила серьезные достижения в постановке учебного дела, особенно в последние два учебных года. Выход в свет «Краткого курса истории ВКП(б)», постановление ЦК партии о постановке партийной пропаганды, историческая речь товарища Сталина на XVIII съезде партии и решения съезда — вызвали новый прилив деловой и политической активности преподавателей и студентов, воодушевили их на овладение революционной теорией, способствовали всей учебно-воспитательной работе института. Качество учебы, подготовка преподавательских кадров, уровень научно-исследовательской работы, связь с производством резко улучшились.

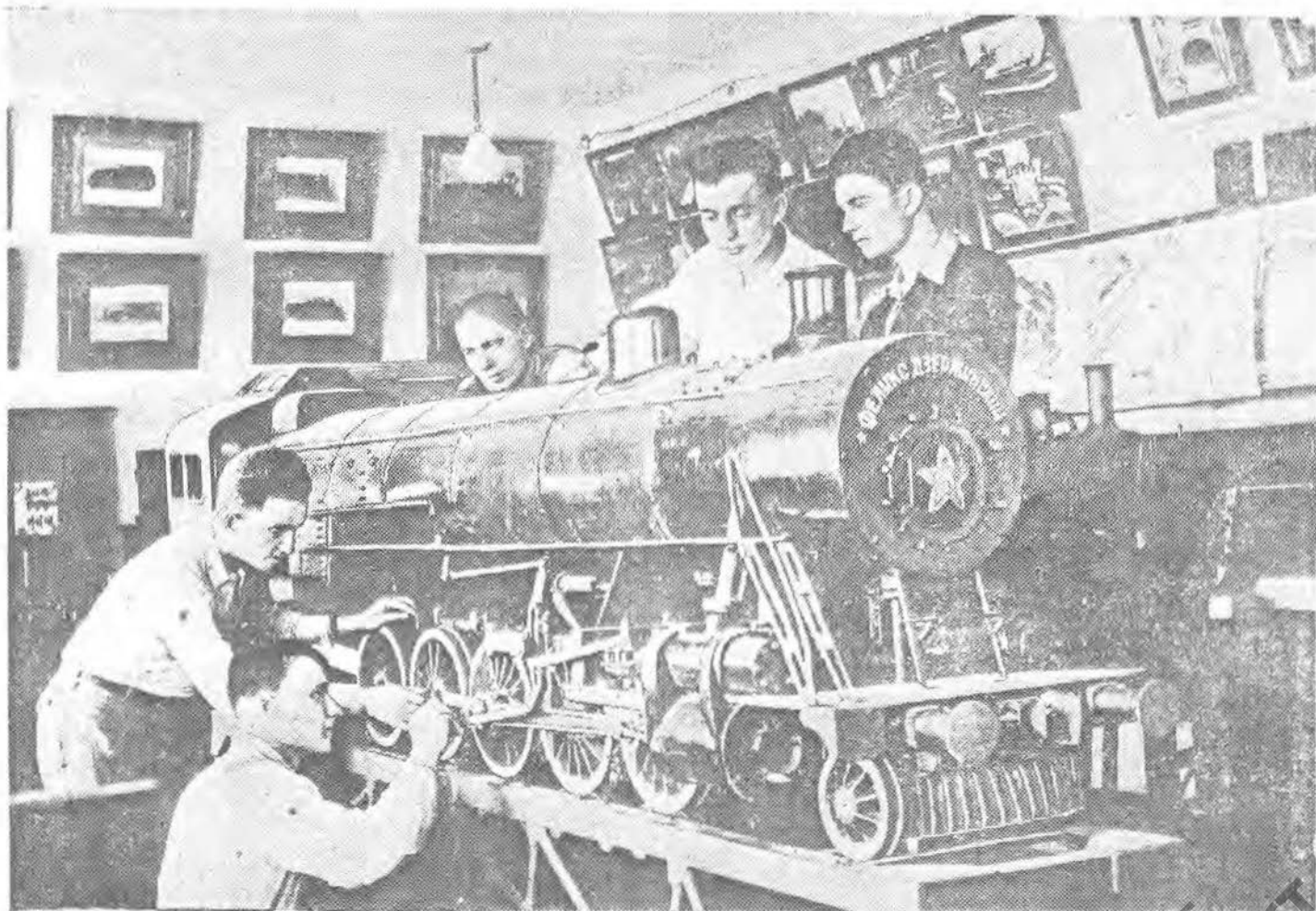
Основной заботой института стало повышение идейно-политического уровня профессорско-преподавательского состава и студенчества. «Нужно признать, как аксиому, сказал товарищ Сталин на XVIII съезде партии,—что чем выше политический уровень и марксистско-ленинская сознательность работников любой отрасли государственной и партийной работы, тем выше и плодотворнее сама работа, тем эффективнее результаты работы, и наоборот,—чем ниже политический уровень и марксистско-ленинская сознательность работников, тем вероятнее срывы и провалы в работе, тем вероятнее измельчание и вырождение самих работников в деляг-крохоборов, тем вероятнее их перерождение».

Раньше в ДИИТ'е, как и в других вузах, преподавание социально-экономических дисциплин страдало абстрактностью, школьничеством. Преподавание диалектического и исторического материализма, ленинизма, истории партии велось разобщенно, студент получал поверхностные, отрывочные сведения: был знаком, может быть, с буквой марксизма-ленинизма, но не с его духом и совершенно не был приучен к главному к самостоятельной работе.

Выход в свет «Краткого курса истории ВКП(б)» и решение партии о постановке пропаганды устранили все эти недостатки и положили начало правильной постановке изучения законов общественного движения, политической борьбы.

Кафедра основ марксизма-ленинизма поставила перед собой задачу не только сообщить слушателям сумму сведений из истории ВКП(б) и некоторые теоретические положения, а научить слушателя правильно и своевременно ориентироваться в окружающей обстановке и, исходя из ее анализа, определить цель и тут же наметить конкретные организационные мероприятия для достижения ее. На материале любой лекции по истории ВКП(б) можно и следует показать, как наша партия на каждом новом этапе героической борьбы трудящихся, применяя революционный метод марксизма-ленинизма, учитывала своеобразие данного этапа, выдвигала соответственно обстановке новые задачи развития революционной борьбы, и организационно обеспечила их осуществление.

Для решения поставленной задачи кафедре приходилось устранять равнодушие к «неинженерным» дисциплинам у некоторой части студентов и преподавателей; доводить до сознания каждого студента и преподавателя, что формирование полноценного, высокообразованного большевика-командира социалистического железнодорожного транспорта невозможно без овладения большевизмом «... есть одна отрасль науки, знание которой должно быть обязательным для большевиков всех отраслей науки,—это марксистско-ленинская наука об обществе, о законах развития общества, о законах развития пролетарской революции, о законах развития социалистического строительства, о победе ком-



Кабинет паровозов

НТБ
ДНУЖТ

мунизма. Ибо нельзя считать действительным ленинцем человека, именующего себя ленинцем, но замкнувшегося в свою специальность, замкнувшегося, скажем, в математику, ботанику или химию и не видящего ничего дальше своей специальности. Ленинец не может быть только специалистом облюбванной им отрасли науки, — он должен быть вместе с тем политиком-общественником, живо интересующимся судьбой своей страны, знакомым с законами общественного развития, умеющим пользоваться этими законами и стремящимся быть активным участником политического руководства страной». (Сталин. XVIII съезд ВКП(б)).

Парторганизация института уделяла много внимания работе кафедры основ марксизма-ленинизма, помогая ей завоевать ведущее место, чтобы при ее помощи поднять уровень всей учебно-методической и научно-исследовательской работы втуза в целом. В коллективе сложилось убеждение, что нет большего позора для студента или преподавателя, как отставание в овладении основами марксизма-ленинизма. В коллективе института намного вырос интерес к революционной теории большевизма.

Совершенно естественно, что на этот возросший интерес невозможно было ответить скучными, абстрактными, поверхностными лекциями. Борьба за качество лекций становится основным делом не только самой кафедры, но и всего руководства института. Здесь еще предстоит очень много работы. Далеко не все лекции соответствуют непрерывно растущим запросам коллектива института. Но многое, бесспорно, уже сделано. Ни один лектор не может преподнести материал без предварительного тщательного обсуждения его содержания и формы на кафедре. Лекторы кафедры — большей частью молодые — непрерывно повышают свою квалификацию. Они напечатали 38 теоретических статей в областной прессе и журналах. Заведующий кафедрой марксизма-ленинизма тов. Нестеровский сдал диссертацию на соискание степени кандидата философских наук; лекторы тт. Фадеев и Слудский заканчивают работу над своими кандидатскими диссертациями.

Силами кафедры было прочитано 33 публичных лекции и доклада для трудящихся города. Были проведены теоретические конференции с участием профессорско-преподавательского состава и студенчества. Специальную научную сессию кафедра посвятила 60-летию со дня рождения товарища Сталина. Доклады, прочитанные на этой сессии, подготавливаются авторами к печати в сборнике работ кафедры. Силами работников кафедры проведен ряд лекций и докладов по отдельным теоретическим вопросам истории партии и международного положения. Яркой иллюстрацией возросшего интереса к овладению революционной теорией может служить тот факт, что 110 профессоров и преподавателей ДИИТ'а теперь являются слушателями двухгодичного универси-



Канд. технических наук, доцент В. А. Л а з а р я н — зав. кафедрой строительной механики.



Доктор технических наук, профессор И. Г. К р а с о в с к и й — зав. кафедрой геодезии.

тета марксизма-ленинизма. 55 человек успешно закончили университет.

Силами кафедры оказана большая помощь работникам Сталинской железной дороги. Преподаватели кафедры руководят семинарами пропагандистов дороги и систематически консультируют командиров-транспортников Нижнеднепровск-Узел по вопросам марксизма-ленинизма.

Коллектив кафедры и всего института озабочен созданием наилучших условий для самостоятельной работы студентов. При кафедре оборудован замечательно отделанный кабинет, где студенты получают консультацию и методическую помощь, где к услугам учащегося—марксо-ленинская литература, наглядные пособия, иллюстрации, всевозможные справочники, новейшие журналы.

Недаром количество посещений кабинета и выдаваемых книг для самостоятельного изучения первоисточников марксизма-ленинизма неуклонно возрастает. Если во 2-м семестре 1938/39 учебного года кабинет посетили 4769 человек, а книг для работы в кабинете было выдано 7946, то во 2-м семестре 1939/40 учебного года посещений уже было 13.452, а книг выдано 21.276.

Кафедра основ марксизма-ленинизма оказывает благотворное влияние на работу студентов при изучении ими и специальных

технических дисциплин. Студенты давно убедились, что знания марксизма-ленинизма помогают им лучше уразуметь роль техники в великом созидательном процессе нашей эпохи, понять свое место инженера-организатора, большевика. Самостоятельная работа над книгой приучает студентов к большей ответственности и самостоятельному мышлению, заставляя их лучше организовать свое время для углубленного изучения материала. Студенты заметно растут, приобретают необходимые большевистские качества.

УЧЕБНЫЙ ГОРОДОК

Школа — лишь подготовительная ступень к тому, чтобы по окончании ее инженер-командир мог разрешить, преодолеть те трудности, какие непременно возникнут на производстве, в процессе работы. К этому умению школа готовит будущего специалиста с первых дней учебы. Еще до начала занятий поступающий в ДИИТ информирован о том, кем он будет по окончании института. В зависимости от специальности он сможет занять такие должности:

Начальника, зам. начальника или мастера цеха ПРЗ, паровозного отделения, депо.

Инженера в техническом отделе завода по проектированию технологического процесса или для технических занятий в Управлении дороги.

Начальника, пом. начальника или мастера цеха ВРЗ, вагонного участка вагонной службы дороги. Инженера технического отдела вагонной службы или ВРЗ.

Начальника, зам. начальника или инженера электростанции. Начальника электроподстанции, инженера или мастера электроцеха завода.

Начальника дистанции пути или его заместителя.

Зам. начальника машинно-путевой станции (МПС) или начальника колонны МПС.

Начальника изыскательской партии по проведению новых железных дорог.

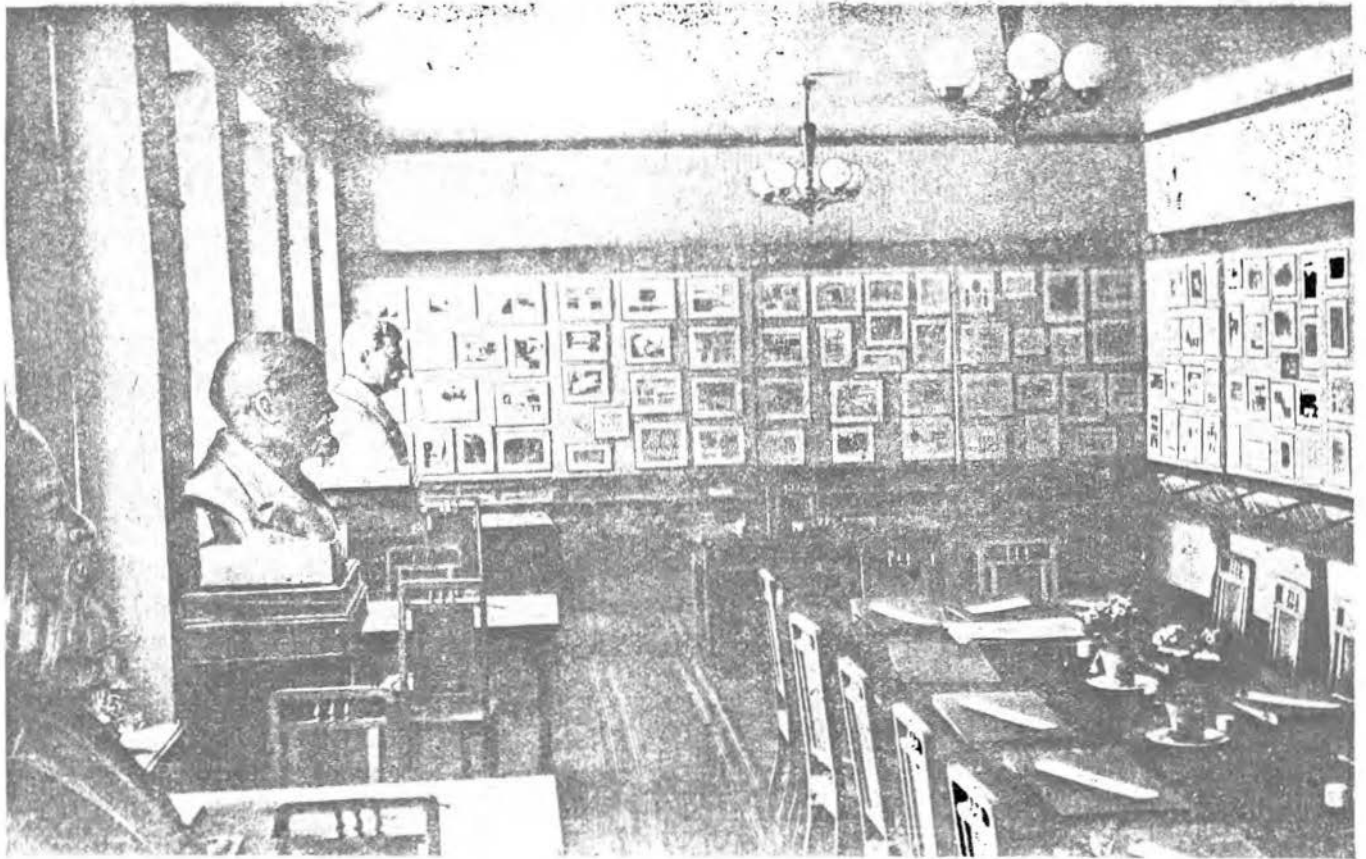
Производителя работ или начальника по строительству железных дорог.

Начальника или зам. начальника отделения движения, начальника службы движения.

Инженера службы движения или по механизации погрузочно-выгрузочных работ или по проектированию станций и узлов.

Свою специальность поступающий в ДИИТ может получить в одном из следующих пяти факультетов:

1. Факультет «Паровозное хозяйство»
2. Факультет «Вагонное хозяйство»



Кабинет основ марксизма-ленинизма.

НТБ
ДНУЖТ

3. Путейско-строительный факультет.
4. Факультет «Электросиловое хозяйство».
5. Эксплуатационный факультет.

Поступающий в ДИИТ получает не только эти общие сведения, он детально знакомится со всеми лабораториями, кабинетами, мастерскими, осматривает в них учебное оборудование, аппараты, приборы, механизмы, настоящие машины и макеты некоторых агрегатов. В ДИИТ'е 24 лаборатории, 27 кабинетов, где собрано все лучшее и новое, что есть в транспортной технике.

При факультете «Вагонное хозяйство» имеется:

лаборатория автосцепки, автотормозная лаборатория, кабинеты вагонов вагонолинейного хозяйства вагоноремонтных заводов.

При факультете «Паровозное хозяйство» имеется:

лаборатория паровозных котлов, лаборатория сварки, металлографическая лаборатория; динамометрический вагон-лаборатория, самый мощный в СССР, позволяющий измерять тяговое усилие до ста тонн;

кабинеты паровозов, паровозоремонтных заводов, технологии металлов и др.

При эксплуатационном факультете имеется:

кабинет—основной—организации движения на железнодорожном транспорте; в нем представлены все существующие виды средств связи, применяемые на железнодорожном транспорте при движении поездов; кабинеты связи, станций и узлов, грузовых и пассажирских перевозок; лаборатория сигнализации, централизации и блокировки.

При факультете «Электросиловое хозяйство» имеется:

лаборатории электрических машин; лаборатория переменных токов и электроизмерений; лаборатория высоких напряжений (предельное напряжение—320.000 вольт); лаборатория аппаратуры электрических станций и подстанций; лаборатория электропривода; лаборатория электросетей и линий; лаборатория паровых котлов; лаборатория двигателей внутреннего сгорания; лаборатория теплоизмерительных приборов; лаборатория общей теплотехники; лаборатория топлива, воды и смазки; кабинет тепловых установок. . Аэродинамическая лаборатория единственная в системе учебных и исследовательских институтов НКПС.

При путейско-строительном факультете имеется:

оборудованная совершенными машинами лаборатория строительной механики имени проф. А. С. Локшина; лаборатория строительных материалов; кабинет водоснабжения и лаборатория технологии воды; кабинеты архитектуры, конструкций; музей строительных работ; кабинеты оснований и фундаментов, изысканий железных дорог, постройки железных дорог, верхнего строения железнодорожного пути, ремонта и механизации путейых работ; музей мостов—один из крупнейших в СССР по многообразию моделей различных систем мостов, начиная от



Доцент М. А. Нестеровский
зав. кафедрой основ марксизма-ленинизма.

Доцент Г. Г. Бондарь декан факультета «Паровозное хозяйство».

простейших и до самых сложных конструкций; мостовая лаборатория; геодезическая лаборатория.

Кроме указанных факультетских лабораторий и кабинетов имеются общие лаборатории, кабинеты, учебные мастерские, где студенты проходят общепрофессиональные дисциплины, проводят лабораторные занятия, обязательные для всех учащихся всех факультетов. В отдельном блоке учебного корпуса находится огромная библиотека, имеющая на своих полках 250 тысяч томов учебной, научной и художественной литературы; при библиотеке просторный, хорошо оборудованный читальный зал.

В ДИИТ'е созданы и замечательные бытовые условия для студентов и профессорско-преподавательского персонала. На территории института расположены огромные общежития, в которых размещается 70% учащихся. В отдельных благоустроенных домах живут профессора и преподаватели ДИИТ'а. В просторных комнатах, где живут по 4—5 студентов, чисто, уютно, удобно, комфортабельно.

В каждом блоке—общая раздевалка, красный уголок, где всегда можно найти свежую газету, нужный журнал, любые игры. Все комнаты радиофицированы. Для детей тут же открыты ясли, детсад.

У живущих на территории ДИИТ'а нет никакой надобности отлучаться в город. Рядом с общежитием—большая столовая,

обслуживающая всех студентов, преподавателей и профессоров. Несколько в стороне — баня, которой может позавидовать любой крупный город; в этом же помещении — прачечная, откуда студент получает выстиранное, поглаженное, починенное белье; тут же — красиво обставленная парикмахерская; в нижней этаже — своя дезинфекционная станция. Захворает студент — амбулатория окажет ему любого вида медицинскую помощь. Отдельное помещение выделено для ателье мод, сапожной мастерской, красильной и химчистки. Имеется собственный радиоузел, почтовое отделение, телефонный коммутатор.

Вечером студент может пойти в собственный кинотеатр, посмотреть новейшие кинокартины, послушать концерт. Утром или в свободные часы студент посещает физкультурный зал, оборудованный необходимым инвентарем для всех видов спорта. Нечего отлучаться студенту — даже приобрести цветы он может в своей великолепной оранжерее. Разве только сбегать на свою водную станцию, красующуюся на берегу Днепра.

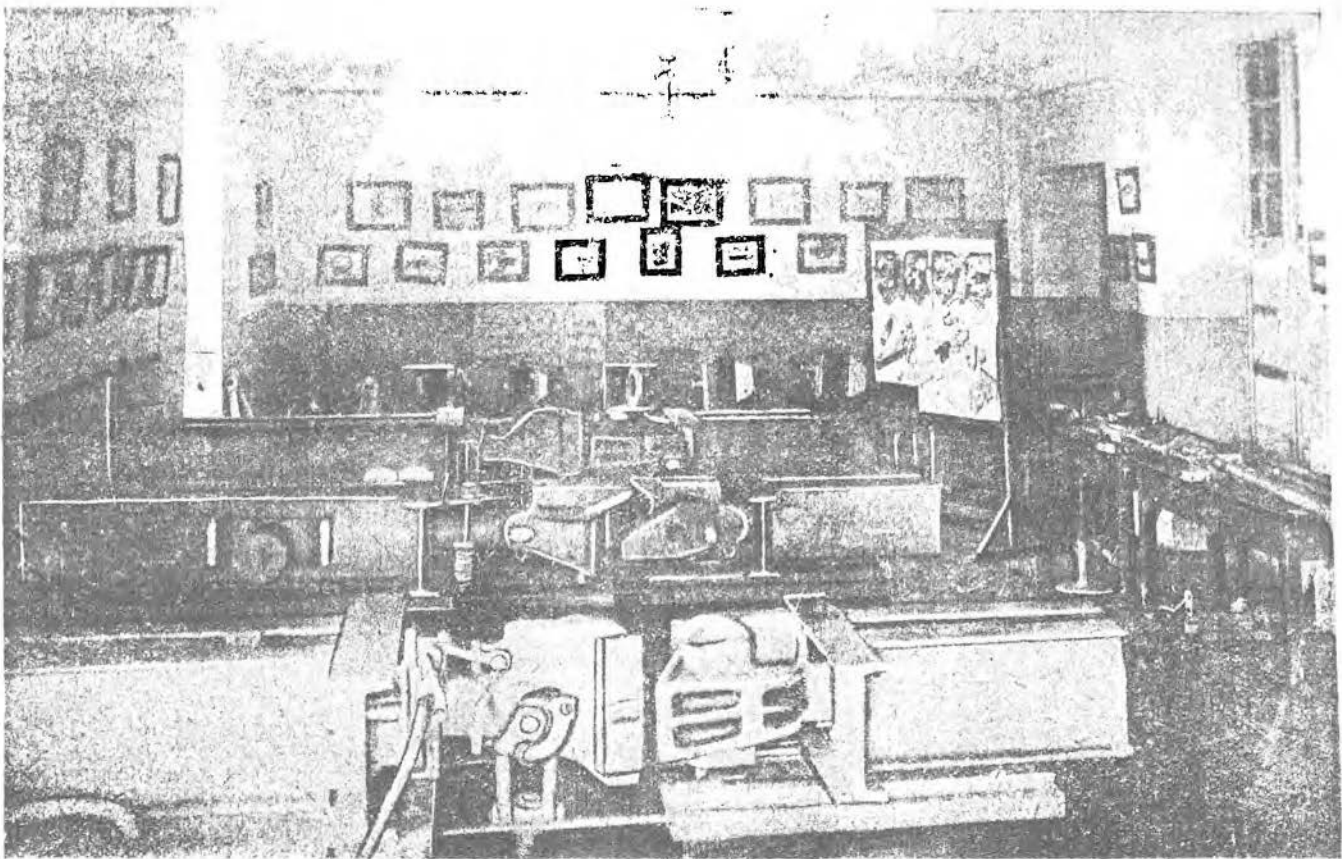
Здесь — все под рукой, рядом, удобно. Все тут сделано прочно, солидно, культурно, с любовью. Молодой студент, уже привыкший с детских лет к заботам своего отечества, ходит по корпусам, зданиям, территории ДИИТ'а восторженный, всем сердцем, всей душой благодарит советскую власть, партию, Сталина за отеческие заботы, за великолепные удобства, за полное обеспечение всем необходимым, чтобы учиться, работать, стать специалистом, в котором так нуждается социалистическое народное хозяйство. И как же надо учиться, работать, чтобы достойно поблагодарить!

КАДРЫ ДЛЯ КАДРОВ И НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКАЯ РАБОТА

Совершенно понятно, что все добрые пожелания, стремления, реше ния могут быть сведены на-нет, если преподавательский персонал не будет стоять на уровне поставленных перед ними задач. В своем письме ученикам каприйской школы Ленин писал:

«Повторяю: действительный характер и направление школы определяются не добрыми пожеланиями местных организаций, не решениями «Совета» учащихся, не «программами» и т. п., а **составом лекторов**».

Лекция, бесспорно, — одна из решающих форм учебной работы в институте; от живости, образности, точности и ясности изложения зависит интерес слушателя к изучаемой дисциплине, усвоение им материала; мастерски прочитанная лекция всегда вызовет желание у студентов познакомиться с добавочным мате-



Лаборатория автосцепки

НТБ
ДНУЖТ

риалом, расширить и углубить тему. Но именно вопрос о лекторах, о кадрах для кадров в ДИИТ'е стоял остро, пожалуй, как ни в каком другом втузе. Как уже известно, ДИИТ был создан на базе транспортного техникума и его преподавательские кадры никоим образом не могли удовлетворить потребности втуза ни по количеству, ни, тем более, по качеству.

Одно время, слишком затянувшееся, руководство ДИИТ'а пыталось разрешить этот вопрос, выписывая лекторов из других городов—из Москвы, Ленинграда, Киева, Ростова; приглашая профессоров и преподавателей из других днепропетровских втузов. Толку от этого, конечно, было мало. Большая часть профессоров и доцентов работали в ДИИТ'е временно или по совместительству. Закрепилась за институтом лишь небольшая группа работников факультета путей сообщения Киевского политехнического института.

Позже ДИИТ, правда, очень медленно, пошел по наиболее правильному пути—самостоятельно готовить кадры преподавателей. При институте была организована аспирантура. Сюда были собраны молодые преподаватели, инженеры-практики с производства, лучшие инженеры-выпускники ДИИТ'а. Теоретический уровень этого молодняка был невысокий, педагогический опыт—слабый, но зато он крепко был связан с производством, с транспортом, и это его закаляло. Молодые аспиранты участвовали почти во всех испытаниях технических новинок на дорогах Союза, в частности, в испытаниях американских паровозов ТА, ТБ, английского—Гаратта и наших первых мощных паровозов ФД, ИС. Они на этом учились и росли, многим из них сразу доверили руководство кафедрами, чтение лекций. Но эти шаги были робкие, неуверенные, слишком медленные.

Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 23 июня 1936 г. и, особенно, постановление СНК СССР от 11 ноября 1937 г.—создали в отношении подготовки профессорско-преподавательских кадров, как и в других отношениях, совершенно новую обстановку. Институт взялся выдвигать и воспитать собственные молодые преподавательские кадры, взялся крепко, с большим размахом, и добился несомненных успехов.

Вот маленькая характерная табличка:

Учебный год	Количест. профессор.	Количест. доцент.	Из них канд. наук	Всего препод.
1937/1938	3	17	7	144
1938/1939	6	34	26	178
1939/1940	8	56	42	223



Ф. Н. Сятник — зам. начальника института.



С. К. Латышев — декан факультета „Электросилово хозяйство“.

Многие профессора, доценты и ассистенты уже сдали или сдают свои диссертационные работы на соискание степеней доктора или кандидата наук.

Сдали свои диссертации на соискание степени доктора технических наук и защитили их: проф. И. Г. Красовский, проф. П. С. Гомелля, ожидают защиты: профессор М. В. Винокуров, доцент В. А. Лазарян.

Заканчивают и в ближайшем времени сдают свои докторские диссертации: проф. И. Л. Антоконенко, проф. Н. Н. Малов, доцент Е. А. Клевх, доцент Ф. Ф. Малькевич.

Работают над докторскими диссертациями: проф. И. Е. Огиевский, кандидаты технических наук — доцент В. Н. Тверитин, доцент А. Л. Перепелица, доцент П. И. Кочугов, доцент Н. Р. Ющенко, кандидат технических наук В. Д. Белый.

Сдали свои диссертации на соискание степени кандидата технических наук и ожидают защиты: доцент Н. И. Воронков, доцент И. Ф. Исаков, доцент А. М. Фролов, доцент А. Я. Бродовский и на кандидата философских наук М. А. Нестеровский.

Работают над кандидатскими диссертациями технических и философских наук: доцент Н. К. Мореходов, ассистенты Л. Л. Шумячер, Г. А. Чумаченко, А. К. Лютницкий, М. Е. Слуцкий, З. Ф. Фадеев и много других (всего около 25 чел.).

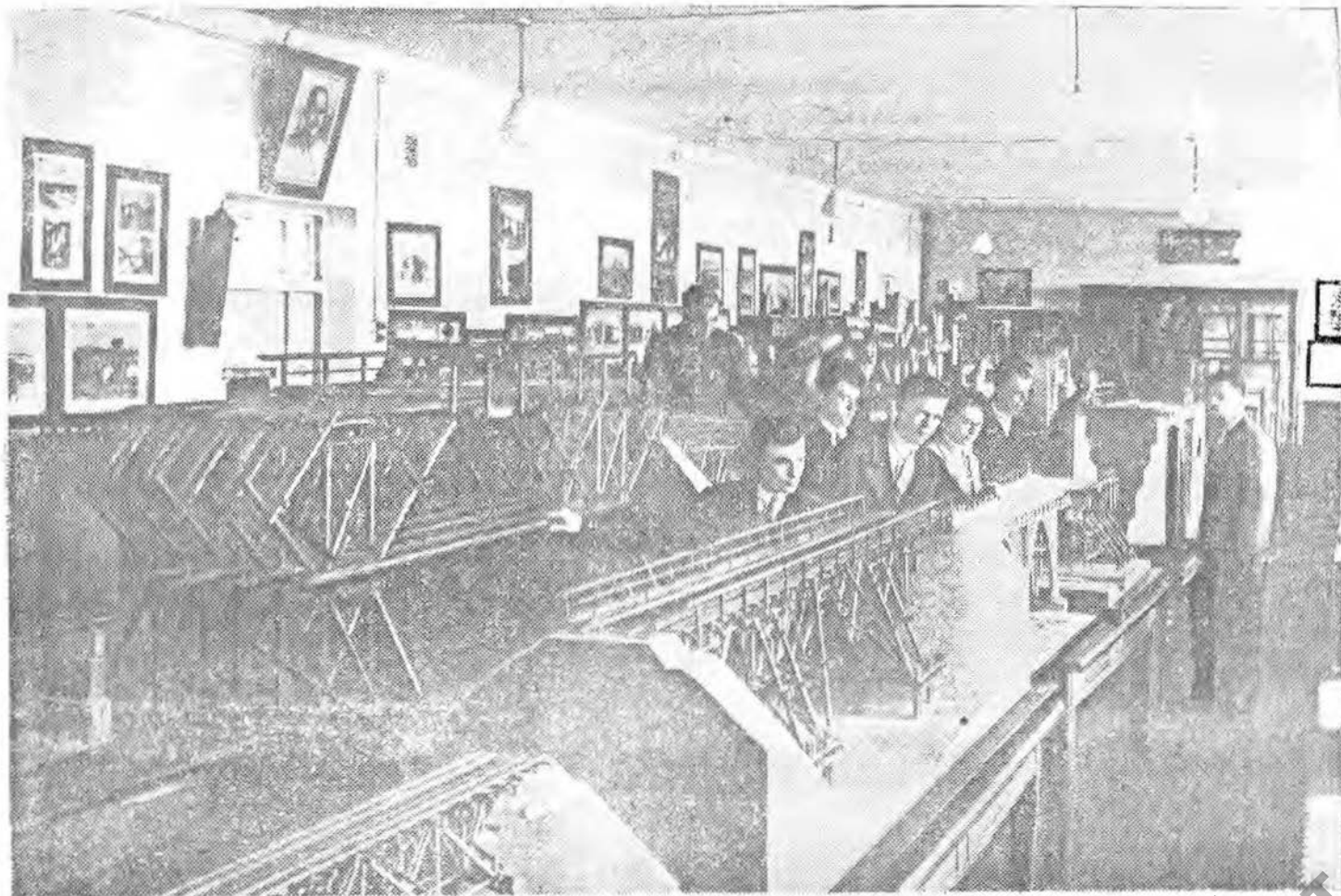
Руководство института, партийная организация выражают свою заботу о научных работниках не только тем, что создают им наилучшие условия для творческой работы, но также постоянным неуклонным контролем. Они стараются поставить работника, взявшего на себя научное задание, в такие рамки, чтобы он свою работу выполнил в срок, добросовестно, высококачественно и, главное, с наибольшей пользой для социалистического транспорта. За последние два — три года почти не было такого заседания партийного бюро, на котором не занимались бы вопросом о научных кадрах.

Огромную роль в деле сплочения коллектива научных работников института играет Ученый совет. На своих заседаниях Совет заслушивает доклады руководителей факультетов и кафедр об учебном процессе, дает направление в работе, а также слушает и отчеты о научно-исследовательской работе отдельных научных работников и подвергает их доклады детальному и глубокому обсуждению. На заседания Совета и на научные конференции кафедр института приглашаются специалисты производственников различных служб Сталинской дороги, стахановцы, кривоносовцы, многостаночники, диспетчера, закорковцы, ученые других институтов. Докладчику тут же даются квалифицированные советы, консультации. Если решение проблемы оказывается сложным и не под силу одному исследователю, конференция и Совет выделяют ему в помощь группу работников одной или нескольких кафедр. На Ученом совете вырабатывается программа действий института, создается коллективная ответственность за состояние учебной и научно-исследовательской работы в институте, прививается вкус, влечение к творческой, научной и педагогической деятельности. И в ДИИТ'е сейчас нет почти ни одного преподавателя, который не работает над научной темой. Только за последние два года написано около 100 научно-исследовательских работ, из них многие имеют большое актуально-практическое значение для социалистического железнодорожного транспорта, не говоря уже о тех работах, которые выполнены по прямому заказу Сталинской и других дорог Союза.

Вот некоторые из них:

Работа (докторская диссертация) проф. М. В. Винокурова «Исследование колебаний и устойчивости вагонов». В этой работе ученый дает блестящее теоретическое исследование сложных динамических процессов, происходящих при движении вагонов. Впервые в науке указаны способы рационального выбора рессорного подвешивания вагонов. Тов. Винокуров является членом научно-технического совета НКПС. За выдающиеся заслуги в педагогической деятельности и науке Михаил Васильевич награжден Советским правительством медалью «За трудовую доблесть».

Работа проф. И. Г. Красовского, доктора технических наук «Определение кратчайшего расстояния при железнодорожных изысканиях». В этой работе ученым дано исчерпывающее решение задачи об определении истинного азимута по парам звезд, находящихся в



Музей мостов

НТБ
ДНУЖТ

одном вертикале. Работа имеет актуальнейшее значение при железнодорожных изысканиях, сокращая немало их сроки.

Работа кандидата технических наук Э. З. Воскобойника «Водоструйный инжектор мягого пара», в которой автор предлагает новый, более рациональный принцип питания котла паровоза водой. По этому принципу сокращается расход топлива паровозом примерно на 5 проц. На всесоюзном конкурсе транспортных научных работ исследованию тов. Воскобойника присуждена вторая премия.

Работа кандидата технических наук В. Н. Тверитина — «Использование шлакоотсева и изгари при отоплении паровоза», в которой научно обосновывается возможность замены 30 процентов ценного топлива шлакоотсевом и изгарью, которые всегда выбрасывались. Практическое значение этого исследования для транспорта очевидно. На указанном конкурсе тов. Тверитин был премирован.

Проблемой экономии топлива занимается также кандидат технических наук доцент А. Л. Перепелица. По вопросу «Об уменьшении механического недожога при сжигании пылевидного топлива» автор рассматривает динамику и возможность сепарации пылинок из аэропотока до ядра горения, в случае горизонтально расположенной пылегорелки. Исследуя траектории пылинок различной крупности, автор устанавливает аналитическую зависимость скорости и перемещения (относительно) от их удельных весов и диаметров, температуры в топке и конфигурации пылефакела. И для уменьшения механического недожога тов. Перепелица предлагает свой, более рациональный, способ установки пылегорелок.

В своей работе «Автоматическое регулирование рычажной передачи» ассистент А. А. Харитонов указывает наиболее правильное место для авторегулятора рычажной передачи в товарных и пассажирских вагонах. Авторегулятор уменьшит простой вагонов на станциях осмотра и освободит большое количество автоматчиков. Труд т. Харитонova признан на указанном конкурсе очень ценным и премирован.

Работа кандидата технических наук И. М. Коротева — «Анализ причин аварийности вагонных тележек» — исключительно актуальна для транспорта. В ней уточнены расчеты тележек и указаны практические мероприятия по увеличению их срока службы и уменьшению аварийности. Ценная работа тов. Коротева премирована.

Кандидат технических наук Д. Б. Ломзov в своем исследовании «Перегрузочная способность и термическая защита обмоток трансформаторов» предлагает использовать скрытый запас мощности в трансформаторах. Остроумно разработана им термическая защита, осуществляющая непрерывный автоматический контроль за температурой обмотки. Предложение тов. Ломазова принято и на указанном конкурсе премировано.

Молодой научный работник В. Д. Белый (ему 24 года) в своей кандидатской работе «К вопросу о колебаниях вагона» доказал несостоятельность в некоторых случаях теории французских инже-



Доцент В. Н. Тверитин — зав. кафедрой «Паровозы».



Кандидат техн. наук Э. З. Воскобойник — доц. каф. «Паровозы».

неров Марье и Генднера о центре колебаний (центры упругости). Сейчас тов. Белый работает над докторской диссертацией «Некоторые вопросы динамики подвижного состава», в которой он пытается построить рациональную теорию колебаний подвижного состава.

Тесная связь с производством — хорошая традиция, установившаяся в ДИИТе с первых лет его существования — в последние годы особенно укрепилась.

Кафедрой «Вагоны» под руководством проф. Винокурова проведен ряд исследований причин аварийности подвижного состава и даны более точные расчеты вагонных тележек и их деталей; предложены конкретные мероприятия для устранения аварий.

По линии научно-технического совета при наркомте путей сообщения кафедра занимается рассмотрением новых стандартных типов подвижного состава для нужд транспорта в III и IV пятилетках; консультирует проекты новых типов пассажирских цельно-металлических вагонов, проекты новых типов тележек вагонов метро, проекты тележек переменной жесткости рессор системы Ханина.

Кафедрой «Паровозы» по специальному заданию Наркомата проводятся под руководством доц. Тверитина испытания паровоза с пылеугольным отоплением в динамометрическом вагоне — лаборатории. Этой же кафедрой проводились экспертизы по авариям с

целью выявления и устранения их причин; экспертиза для руководителей депо по вопросу об износе головок анкерных болтов в топках паровозов ФД и др.; консультации рабочих и инженерно-технических работников по изобретательству; чтение лекций на производстве для поднятия культурно-технического уровня и повышения квалификации работников депо (Днепропетровск, Нижнеднепровск-Узел). В текущем году кафедрой «Паровозы» подано 8 рационализаторских и изобретательских предложений в центральную комиссию по изобретательству при НКПС; все предложения приняты для реализации.

Кафедра теплотехники проводит на Изюмском паровозо-ремонтном заводе теплотехнические исследования парокотельной с целью снижения расходов топлива; там же установлен квантитограф (воздухомер) конструкции ДИИТ'а, задача которого — добиться уменьшения утечек сжатого воздуха. Этой же кафедрой предложено «острое (вторичное) дутье» на паровозах ФД. Предложение принято Сталинской дорогой к осуществлению.

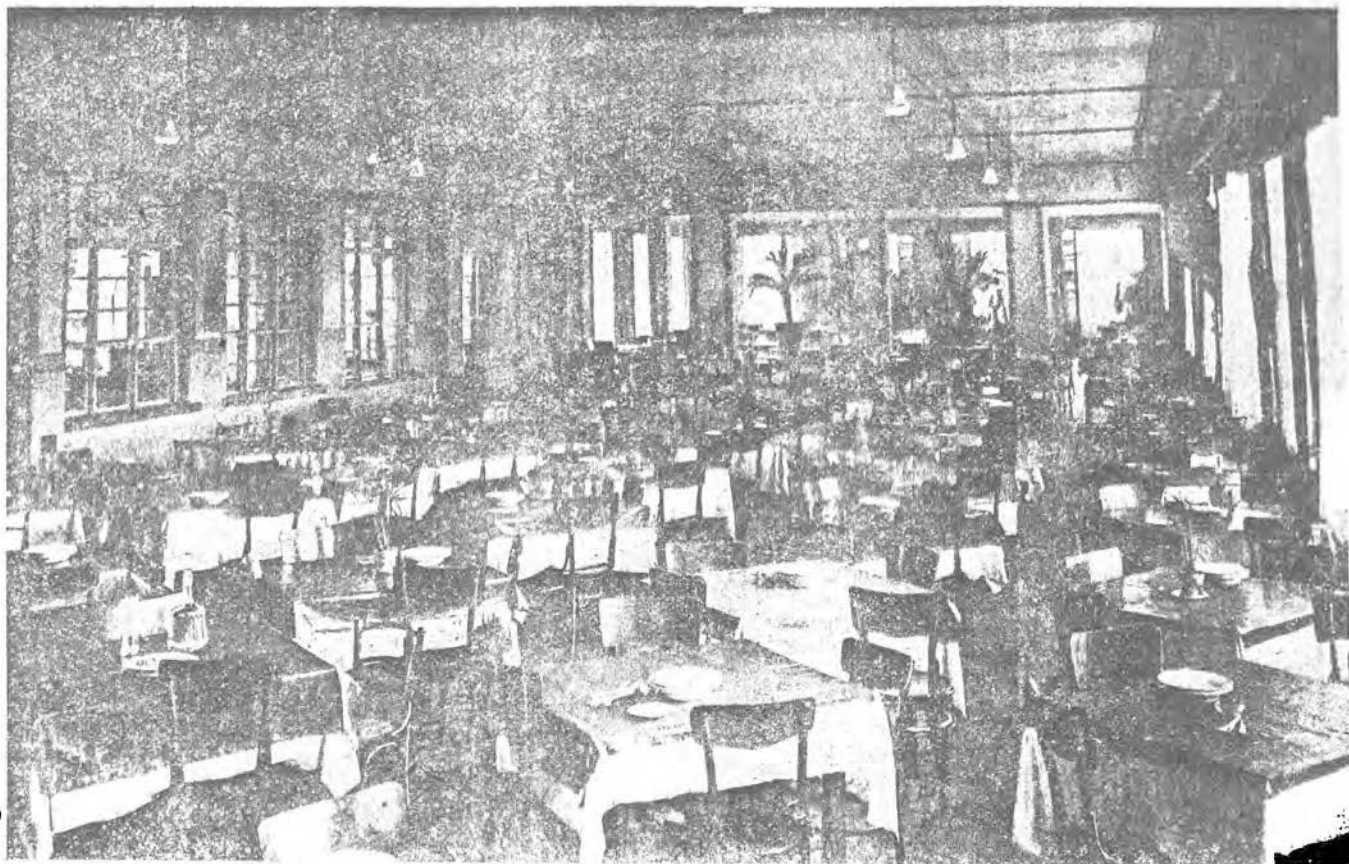
Научно-исследовательская работа ДИИТ'а не ограничивается предприятиями НКПС. Кафедрой теплотехники проведено недавно исследование новой парокотельной завода им. К. Либкнехта с целью уменьшения механического недожога топлива. На этом же заводе исследована работа конденсатора паровой турбины № 4. Тут же установлена мельница по пневматическому размолу углей конструкции ДИИТ'а.

Аэродинамическая лаборатория, организованная на базе аэродинамической трубы, представляет собой единственную среди транспортных вузов страны лабораторию. Ее назначение — разрешение проблем, связанных со скоростным транспортом, теплотехникой и рядом других вопросов. Сейчас лаборатория занимается испытанием сопротивления подвижного состава, изучением гидродинамики пневматической углеразмольной мельницы, струйных приборов, а также вопросом модернизации тендер-конденсатора паровозов.

Путейско-строительный факультет проводит исследования по борьбе со снегозаносами, механизации работ по ремонту пути, дал научное обобщение опыта стахановцев ремонтников пути; проводил большую работу по повышению квалификации женских бригад ремонтников.

Нет такой кафедры, которая в той или другой мере не была бы связана с производством, с транспортом. На все научно-технические конференции приглашаются многостаночники, стахановцы, ударники производства, которые сообщают свой опыт ученым и тут же получают от них советы, консультации как лучше организовать свою работу.

Преподаватели ДИИТ'а работают также над созданием стабильных технических учебников. Доцент А. Л. Бродовский написал учебник «Организация вагонного хозяйства и содержание вагонов».



Столовая института, нижний зал.

НТБ
ДНУЖТ

Доц. И. Я. Рышковский (совместно с доктором технических наук Н. Костромитиным) — «Тяговые подстанции».

Доц. Н. И. Воронков — «Инженерные конструкции».

Доктор технических наук, проф. И. Г. Красовский заканчивает учебник «Курс геодезии».

Проф. И. Л. Антоконенко — «Проектирование и постройка железных дорог».

Кафедра «Вагоны» представила материалы для учебника «Устройство и техника ремонта вагонов». ДИИТ законно гордится своими молодыми научными работниками Лазаряном, Тверитиным, Воскобойником, Нестеровским, Перепелицей, Белым и др. Здесь они воспитывались, росли и выросли. Вместе со старшим поколением ученых — гг. Винокуров, Красовский, Антоконенко, Малов и др. — они составляют актив ДИИТ'а, вполне способный обеспечивать воспитание смелых, высокообразованных командиров социалистического транспорта.

УПОР НА САМОСТОЯТЕЛЬНОСТЬ

Попадая в институт, молодой студент, новичок, первокурсник с первых дней занятий убеждается, что партия, социалистическое государство создали все условия, буквально все, чтобы хорошо учиться. Предоставлены: общежития, стипендии, просторные аудитории, великолепно оборудованные лаборатории и кабинеты, высококвалифицированный штат преподавателей: он ощущает заботу со стороны управления института и общественных организаций. Надо работать. А главное — научиться работать.

Первое и основное знакомство с новым материалом он получает в аудитории на лекции. Здесь студенту сообщают не пересказ учебника, а узловые, стержневые вопросы, связанные со вчерашней и сегодняшней темами; не разрозненные куски, а составные, органические детали одной общей большой идеи; детали же, как выясняется, — не застывшие, покойные глыбы, а подвижные, будто «живые»,двигающиеся от частного к общему, от части к целому; не только четкое описание факта, а его внутреннюю механику, его движение, его развитие и его место в общей теме. Студент на лекции узнает не готовую проблему, а, следуя шаг за шагом за лектором, он тут же разбирает ее части, исследует ее и видит процесс становления самой проблемы и ее решения. Слушатель на лекции выясняет главное, основное, существенное с тем, чтобы потом за книгой—в библиотеке или в общежитии — он мог бы самостоятельно домыслить, доработать тему во всех ее подробностях и во всем ее объеме.

Если имеется необходимость и возможность изложенное на лекции продемонстрировать, студент отправляется в лабораторию, кабинет и здесь он наглядно видит явление, прибор, аппарат в натуре, в действии. Под руководством опытного преподавателя он



Сталинские стипендиаты: В. Нышта, В. Шишко, Л. Берлин.

выполняет лабораторные работы, закрепляет, таким образом, в памяти сведения, полученные на лекции и приобретает навыки самостоятельно производить опыты, эксперименты, испытывать прибор, вещество, материал.

На лекциях, лабораторных занятиях студент еще не проявил всей своей активности, мало напрягался. Настоящая активность начинается в процессе самостоятельного, индивидуального изучения материала. Из всех умений, может быть, самое важное, самое главное — умение самостоятельно работать. Средняя школа до сих пор к сожалению, мало выработала у школьника навыков к самостоятельной работе. Приходится этот большой пробел заполнять в вузе.

Но заставить студента самостоятельно работать над книгой, конечно, никоим образом не означает предоставить его самому себе. Наоборот, только теперь начинается подлинное руководство, непрерывная забота. В ДИИТе такая забота — со стороны руководителей, всех общественных организаций — стала аксиомой, элементарной сутью их деятельности. И здесь социалистическое соревнование проявляет всю свою силу — испытанную и незаменимую.

На всех собраниях, в беседах со студентами неизменно подчеркивается, что сегодняшние лекции в высшей степени важно проработать сегодня же. Пропустил день—два—и это непременно скажется не только на понимании и знании данной лекции, но только на усвоении курса лекций, но скажется — а это главное— на работе уже в качестве командира на производстве: не смог заставить себя учиться методически, не сможешь убедить и других людей, подчиненных тебе, работать четко, аккуратно.

За систематической работой студента следят в институте все: партийная организация, руководители кафедр, сами учащиеся друг

за другом. К услугам студентов—консультант по любому вопросу, уютная, тихая комната, свободная аудитория, просторный читальный зал. В институтской библиотеке ему всегда дадут нужную справку, непременно доставят любую книгу, журнал, статью.

Для прохождения производственной практики НКПС предоставляет ДИИТ'овцам передовые великолепно оборудованные предприятия транспорта и промышленности: лучшие паровозо-вагоноремонтные заводы; новые цехи паровозо- и вагоностроительных заводов; передовые депо, станции, участки, линии, электромеханические и турбогенераторные заводы; электростанции, электроремонтные цехи и теплоэлектроцентрали.

Окруженный этой заботой, находясь под всесторонним контролем и получая искреннюю помощь, студент привыкает к книге, приучается грамотно и лаконично составлять конспект на основе беглых записей лекции, фиксированных наблюдений, лабораторных занятий и выписок из прочитанных книг. Только в самостоятельной работе над книгой студент полностью активизируется, начинает думать, мыслить, размышлять, напрягает свои способности, свою волю, определяет их силу и ценность, находит то наслаждение, какое могут давать только самостоятельный труд, подлинное напряжение, творчество. Наконец, сам студент начинает следить за собой, сам себя проверяет, контролирует.

Конечно, это сознание не сразу и не легко приходит. Сопротивления и инертности много. Некоторые студенты на первых порах воспринимают заботу о себе, как предоставление им права требовать от руководства института, чтобы с ними нянчились. От первокурсников факультета «Паровозное хозяйство» начали как-то поступать жалобы, что нехватает консультантов, из-за чего многие вопросы остаются неясными. Секретарь партбюро вместе с начальником института вызвали студентов, пригласили консультанта:

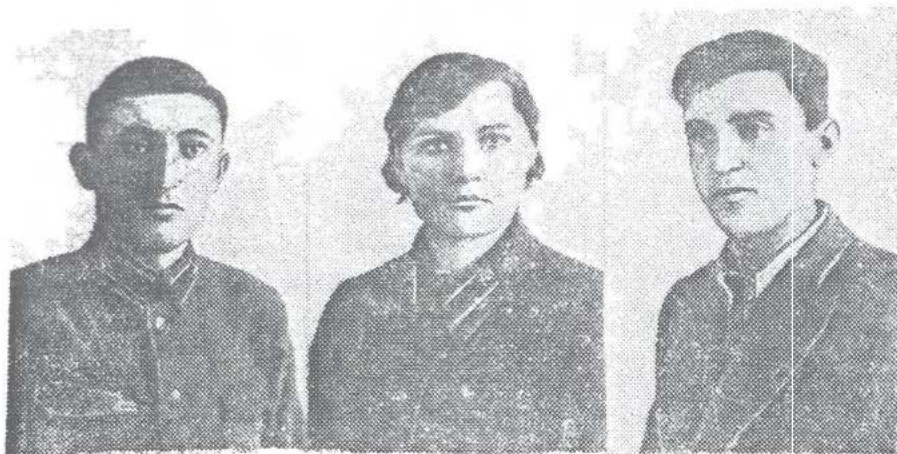
— Расскажите, товарищи, какие неясности?

— Вот мне неясно...

И оказалось, что речь идет не о сомнениях, возражениях или неясностях, а о незнании материала, слабом с ним знакомстве. Ответ на вопросы можно было найти в книге, но молодые люди предпочитали готовое разжевывание упорному труду. Так спокойнее, легче.

— Не выйдет.

Стало стыдным еще на первых курсах обращаться к консультанту с вопросом, ответ на который можно самому найти в книге. Становится честью на старших курсах самому рыться в книге, покорить ее, заставить ее служить себе. А на последнем, при дипломировании — прорывается воля, просыпаются страсти к борьбе с трудностями, желание и умение преодолевать их. Разве можно сомневаться, что именно в огромной и элементарной заботе, в регулярном и постоянном контроле в высоких требованиях и

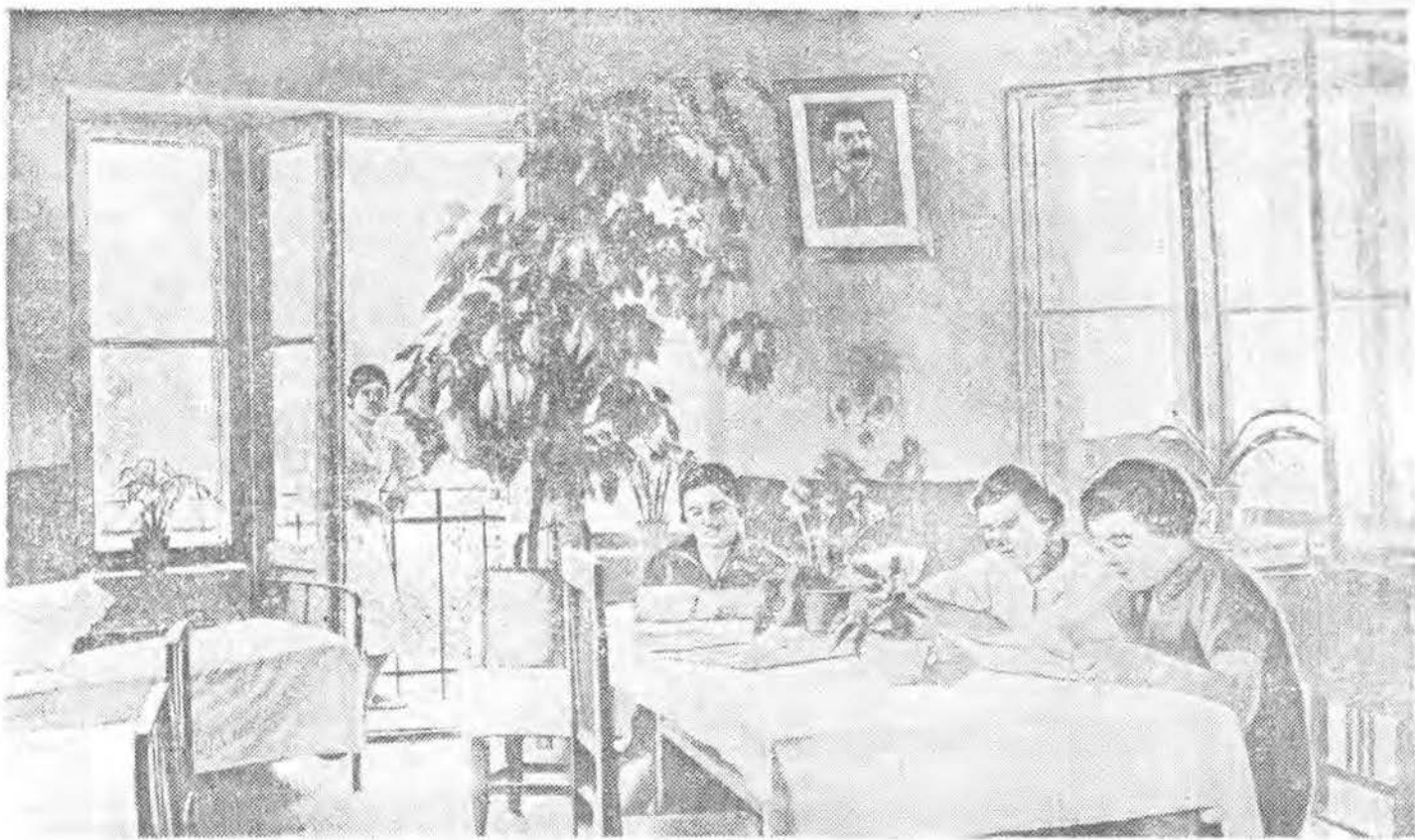


Сталинские стипендиаты: М. Бассарский, А. Шинкаренко,
Т. Шнейдер.

заключается путь к улучшению качества учебы, к поднятию успеваемости? Вот результаты:

Учебный год	Оценки в %%				
	Отлично	Хорошо	Посред- ственно	Неуд.	Неаттест.
1936 - 37	25,0		60,7	3,8	10,5
1937 - 38	44,5	—	53,0	1,2	1,3
1938 - 39	37,3	35,6	26,5	0,7	0,0
1939 - 40 (предвар.)	45,0	34,0	19,1	1,9	0,0

Причем сами оценки становятся из года в год все строже, весомее, более достойными, а дипломные проекты все более смелыми, технически зрелыми. Из 1500 инженеров, выпущенных институтом за последние 4 года, около 300 получили дипломы с отличием. Как правило, в большинстве проектов последних лет отражены новейшие достижения транспортной техники у нас и за границей. Ни один дипломант не может рассчитать проект без учета опыта передовых рабочих - стахановцев. Больше того — дипломант теперь проектирует новую организацию труда, иную расстановку



Комната студенческого общежития

НТБ
ДНУЖТ

людей, станков, материалов, не только исходя из существующих принципов, но ставит новые задачи, выдвигает новые проблемы. Вот некоторые проекты.

Выпускник отличник А. Стукалов в своем дипломном проекте дал солидное теоретическое и конструктивное обоснование применения рессор переменной гибкости для четырехосных вагонов.

Выпускник А. Львовский защитил дипломный проект, где он представил свой метод восстановления аккумуляторов для освещения вагонов.

А выпускник М. Головин представил дипломный проект моста через Днепр, принятый городскими организациями.

По проектам ДИИТовцев строилась в Днепропетровске детская железная дорога «Малая Сталинская» и др.

Намного вырос у студентов интерес к научно-исследовательской работе. Некоторые из их докладов имеют теоретическое и практическое значение.

В своем докладе на студенческой научно-технической конференции на тему «Пневматический способ размола низкосортных углей» студент А. Клименко представил разработанное бригадой в составе гг. Словенко, Клименко под руководством доцента Перепелицы — устройство для пневмомельниц и обосновал теорию размола. Применение такого устройства может дать большой эффект при размолу местных топлив, что сэкономит драгоценное привозное топливо. Мельница конструкции ДИИТ'а, как уже сказано, установлена на заводе им. К. Либкнехта.

Студент Б. Наний представил научно-технической конференции свой проект большегрузной гондолы; рессорное подвешивание выбрал он, используя последние достижения науки вагоностроительной техники. Впервые студентом Наний дана на строго научной основе теория фрикционных амортизаторов.

Студент Э. Гржегоржевский исследовал вопрос о рационализации конструкции трубок секций тендера конденсатора и представил свой интересный доклад на студенческой научно-технической конференции.

С интересными докладами выступили также студенты И. Полушин, С. Андрущенко, Х. Фрайман и целый ряд других. Особый положительный отзыв на конференции получила работа тов. Полушина. Он был премирован начальником института.

В выполненных научных докладах, дипломных проектах за последние два года сказывается самостоятельная работа студентов над собой. Чувствуется уверенность, видны смелость и настойчивость. Сообразительность крепче. Идеино-политический уровень последних выпусков бесспорно выше: более глубокое изучение марксизма-ленинизма дало себя знать. Студент осознает свою работу как частицу общей гигантской стройки и определяет свое место в ней.

Выходят в жизнь выпускники инженеры более молодые и вместе с тем более развитые, более напористые, стремительные,

успевают активно работать в институтской многотиражке «За
качество кадра».

Такой же молодой и Лев Берлин — 20 лет. Среднюю школу
окончил с похвальной грамотой. В институте на факультете «Па-
ровозное хозяйство» — отличник и успевает с увлечением
работать в научно-техническом кружке, вести большую работу в
профорганизации и изучать два иностранных языка.

И остальные сталинские стипендиаты — Тамара Шор, Георгий
Якубович, Юлиан Фалибовский, Владимир Шишко — молодые сту-
денты вторых и третьих курсов разных факультетов, люди вдох-
новенно работающие, знающие толк в труде, способные отвечать
за себя перед коллективом, институтом, страной.

Таких энергичных, талантливых студентов — отличников учебы
и общественников — в институте много десятков. Это они — пе-
редовики учебы — ведут за собой всю массу студенчества инсти-
тута. Они — застрельщики социалистического соревнования — пока-
зывают образцы строгой требовательности к себе, большой ответ-
ственности перед государством и партией, неустанно заботящи-
мся о советском студенте. Таких отличников становится все боль-
ше и больше. Благодаря их упорному труду, любовному отноше-
нию профессоров и преподавателей к своим обязанностям, большой
политико-массовой работе парторганизации — в соревновании имени
Третьей Сталинской Пятилетки вузов Украины ДИИТ получил
второе место и почетную грамоту ЦК ЛКСМУ и занял второе
место среди транспортных вузов страны.

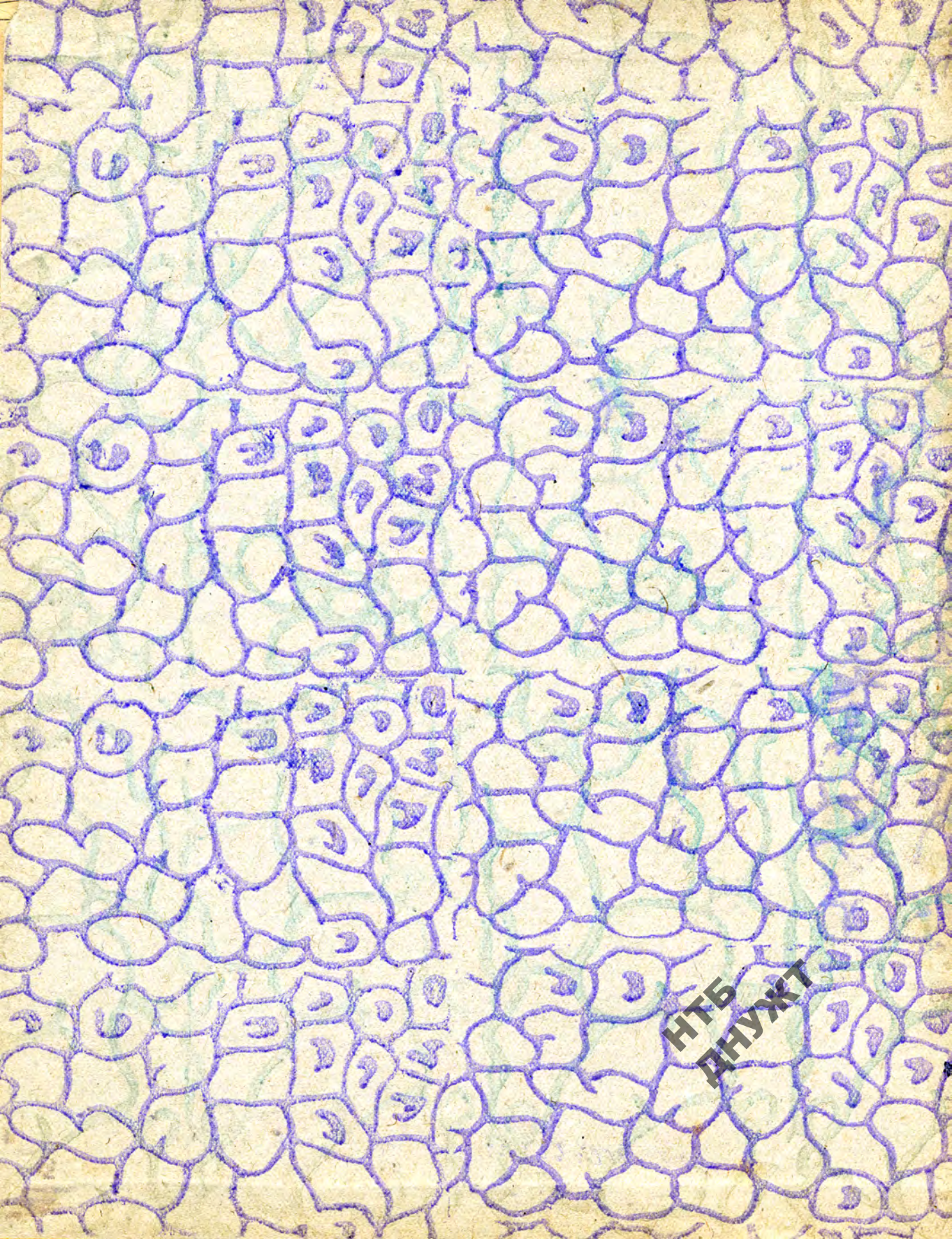
Только десять лет тому назад на голом месте, на пустыре
большевики закладывали первый кирпич для будущего инсти-
тута — и в какой мощный очаг социалистической культуры он вы-
рос. На всех дорогах, транспортных заводах, депо, линиях, на
многих станциях, участках, службах можно встретить работников-
питомцев Днепропетровского института инженеров железнодорож-
ного транспорта им. Л. М. Кагановича. 3450 инженеров выпустил
ДИИТ за 10 лет. За эти же годы он пропустил через курсы
командного состава при ДИИТе 2400 чел. средних командиров
железнодорожного транспорта. Многие из воспитанников ДИИТа
занимают ответственные посты: руководители дорог, проектных
организаций, строительства новых путей и заводов, главные инжене-
ры трестов, отделов, стоят во главе партийных и комсомольских
организаций. Многие из них за проявленную инициативу на своей
работе награждены правительством орденами и медалями. Многие
оправдали доверие партии и народа в битвах с врагами социали-
стического отечества и получили ордена за проявленный героизм
в бою.

Осуществляются пожелания тов. Калинина о создании ДИИТом
своих традиций, о завоевании институтом высокой марки. Вот
некоторые товарищи последних выпусков ДИИТа: Агарков

заместитель начальника дороги имени Куйбышева; Левин — начальник Союзтранспроекта, орденосеиц; Шаповалов — начальник вагонной службы Южно - Донецкой дороги, орденосеиц; Зубец — начальник Днепрпетровского Транспроекта, награжден медалью «За трудовую доблесть»; Цымбалистый — главный инженер Мосто-треста; Сорокин — начальник депо Нижнеднепровск - Узел, орденосеиц; Немченко — заместитель начальника Приморской дороги, орденосеиц; Зуб — начальник тяговой подстанции Кандалакши, награждена медалью «За трудовую доблесть»; Лотош — студент V курса факультета «Паровозное хозяйство», за проявленную отвагу и доблесть в борьбе с белофиннами награжден орденом «Красной Звезды»; Латышев — начальник факультета «Электросиловое хозяйство» ДИИТ'а; Худокормов — начальник Нижнеднепровского ВРЗ; Алексеенко — секретарь Львовского обкома ЛКСМУ.

Создает свои традиции ДИИТ. Традиции — бороться и побеждать; традиции выпускать патриотов социалистической родины, преданных сынов и дочерей большевистской партии, высокообразованных командиров железнодорожного транспорта, способных прокладывать новые пути не только для передвижения вещей и людей, но и для продвижения социалистической культуры, идеи социализма, коммунизма.

НТБ
ДНУЖТ



НТБ
ДНУЖТ



НТБ
ДНУЖТ

**НТБ
ДНУЖТ**

Электронную версию сделала Щетинина Т. В.