

Научная статья / Research Article

УДК 94(47).084:378.1

DOI: 10.36718/2500-1825-2026-1-194-204

Дмитрий Владимирович Михаэлис¹, Светлана Ивановна Михаэлис²,
Владимир Вячеславович Михаэлис³

¹Восточно-Сибирский институт МВД России, Иркутск, Россия

^{2,3}Иркутский государственный университет путей сообщения, Иркутск, Россия

¹ mdv97@yandex.ru

² msibgu@rambler.ru

² mihaelis_vv@irgups.ru

ХОЗЯЙСТВЕННО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ВУЗОВ В 30-е гг. XX в. НА ПРИМЕРЕ ИНСТИТУТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА СИБИРИ

Цель исследования – выявить и проанализировать особенности развития материально-технической базы технических вузов в процессе их создания и развития в 1930-е гг. Исследование проводилось в контексте индустриализации и реформ высшего образования в СССР с акцентом на выявление общих тенденций и специфических черт, характерных для железнодорожных вузов Сибири: Томского электромеханического института инженеров транспорта (ТЭМИИТ) и Новосибирского института военных инженеров транспорта (НИВИТ), находившихся в ведении Народного комиссариата путей сообщения. Для проведения сравнительного анализа также были рассмотрены другие учебные заведения СССР, подчиненные различным ведомствам. Методами исследования выступили проблемно-хронологический, историко-описательный, формально-юридический, аналогии, обобщения. Предметом исследования стали ключевые направления хозяйственно-экономической деятельности железнодорожных вузов, начиная с момента их основания в 1932 г. и до начала 40-х гг. Учитывая количественный рост институтов после реформирования высшего технического образования, первоочередной проблемой стало становление их материально-технической базы. Проблемы, связанные с организационным периодом, были ощутимы на протяжении первого десятилетия: не хватало помещений, отсутствовали кабинеты, лаборатории и необходимое оборудование. Институты также столкнулись с проблемой дефицита общежитий, их бытовым обустройством. Финансирование вузов происходило по линии тех ведомств, в чье подчинение они перешли. При этом все учебные заведения сталкивались с недостатком выделяемых средств. Источниковой базой исследования стали материалы многотиражных газет ТЭМИИТ и НИВИТ «За качество» и «Кадры транспорту» и периодической печати, работы ученых, изучающих историю вузов и их хозяйственную деятельность, а также документы Государственного архива Томской области, Центра документации новейшей истории Томской области и Центрального государственного архива историко-политических документов Санкт-Петербурга.

Ключевые слова: материально-техническая база, железнодорожный вуз, ТЭМИИТ, НИВИТ, история подготовки кадров, финансирование, библиотечный фонд

Для цитирования: Михаэлис Д.В., Михаэлис С.И., Михаэлис В.В. Хозяйственно-экономическая деятельность вузов в 30-е гг. XX в. на примере институтов железнодорожного транспорта Сибири // Социально-экономический и гуманитарный журнал. 2026. № 1. С. 194–204. DOI: 10.36718/2500-1825-2026-1-194-204.

Dmitrii Vladimirovich Mikhaelis¹, Svetlana Ivanovna Mikhaelis², Vladimir Vyacheslavovich Mikhaelis³

¹ East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Irkutsk, Russia

^{2,3} Irkutsk State Transport University, Irkutsk, Russia

¹ mdv97@yandex.ru

² msibgu@rambler.ru

² mihaelis_vv@irgups.ru

ECONOMIC AND ADMINISTRATIVE ACTIVITIES OF HIGHER EDUCATION INSTITUTIONS IN THE 1930S, AS EXEMPLIFIED BY RAILWAY TRANSPORT INSTITUTES IN SIBERIA

The purpose of this article is to identify and analyse the characteristics of the development of the material and technical resources of technical universities in the process of their creation and development in the 1930s. The research was conducted within the context of industrialisation and higher education reforms in the USSR, with a focus on identifying common trends and specific features characteristic of railway-profile universities in Siberia. Two railway transport educational institutions were selected as the subject of the study: Tomsk Electromechanical Institute of Railway Transport Engineers (TEIRTE) and Novosibirsk Institute of Military Transport Engineers (NIMTE), which were under the jurisdiction of the People's Commissariat for Railways. For the purpose of comparative analysis, several other educational institutions in the USSR under the jurisdiction of various departments were also considered. The research was based on the following methods: domain-specific/chronological, historical/descriptive, legal/technical, analogy-based, and generalisation. The research focused on the key areas of economic and administrative activity of the aforementioned educational institutions from the moment of their foundation in 1932 until the early 1940s. Given the quantitative growth of institutions after the reform of higher technical education, the primary problem was the formation of their material and technical facilities. The problems associated with the period of organisation were quite tangible throughout the first decade: there was a shortage of premises, classrooms, laboratories, and necessary equipment. The institutes also faced the problem of a shortage of dormitories and their poor domestic arrangements. Funding for technical universities was provided by the departments to which they were transferred. At the same time, all educational institutions faced a shortage of allocated funds. The analysis draws on the materials from the general-circulation newspapers published by TEIRTE and NIMTE, entitled «Quality Orientation» and «Transport Servicemen», periodicals, the works by scholars exploring the history of universities and their economic activities, as well as the documents from the State Archive of the Tomsk Region, Tomsk Regional Centre for Documentation of Contemporary History, and Central State Archive of Historical-Political Documents of St. Petersburg.

Keywords: material and technical facilities, railway transport universities, TEIRTE, NIMTE, staff training history, funding, library stock

For citation: Mikhaelis D.V., Mikhaelis S.I., Mikhaelis V.V. Economic and administrative activities of higher education institutions in the 1930s, as exemplified by railway transport institutes in Siberia // Socio-economic and humanitarian journal. 2026. № 1. P. 194–204. (In Russ.). DOI: 10.36718/2500-1825-2026-1-194-204.



Введение. Практически каждый вуз страны располагает развернутым описанием своего исторического развития. Историографические обзоры, как правило, охватывают предпосылки основания учебного заведения, ключевые этапы его развития и преобразования, затронувшие структуру многих вузов, особенности образовательного процесса, вклад руководства и профессорско-преподавательского состава в формирование и развитие, а также роль вуза в подготовке квалифицированных кадров для нужд региона и государства в целом. Значительный пласт работ посвящен деятельности вузов в годы Великой Отечественной войны (ВОВ). Работы ряда авторов акцентируют внимание на становлении технических вузов (втузов), обусловленном насущной потребностью в развитии инфраструктуры, железнодорожного и автомобильного транспорта, строительства и эксплуатации дорог (А.Н. Кукса, Д.Н. Князев, В.Г. Третьяков [1], А.В. Добровольский [2, 3], Ю.М. Гапоненко, А.Л. Автушкова, Г.В. Кокоулин, И.В. Самарин [4], В.Н. Казарин, Л.А. Казарина [5]). Историография хозяйственно-экономической деятельности вузов включает труды, посвященные становлению учебных заведений в различных регионах России, которое, как правило, рассматривается в качестве начального этапа создания вузовской инфраструктуры (Д.Н. Князев, В.В. Малиновский, В.Д. Полканов, А.Ф. Букин, Л.С. Малявина, Ю.М. Гапоненко, М.А. Белицкая [6]). Для всестороннего анализа экономического контекста, в котором происходило становление высших учебных заведений, был проведен ретроспективный анализ состояния экономики СССР в 1930-е гг. (Г.И. Ханин [7]).

В ходе исследования использовались материалы многотиражных газет Томского электромеханического института инженеров транспорта и Новосибирского

института военных инженеров транспорта «За качество» и «Кадры транспорту» и периодической печати, работы ученых, изучающих историю вузов и их хозяйственную деятельность, а также документы Государственного архива Томской области (ГАТО), Центра документации новейшей истории Томской области (ЦДНИ ТО) и Центрального государственного архива историко-политических документов Санкт-Петербурга (ЦГАИПД СПб).

Цель исследования – выявить и проанализировать особенности развития материально-технической базы технических вузов в процессе их создания и развития в 1930-е гг. Исследование проводилось в контексте индустриализации и реформ высшего образования в СССР с акцентом на выявление общих тенденций и специфических черт, характерных для вузов железнодорожного транспорта Сибири.

Результаты и их обсуждение

В 1930–1933 гг. реформа высшего технического образования привела к реорганизации Сибирского технологического института (СТИ) и других технических вузов страны. Целью такого преобразования было увеличение числа инженеров через расширение сети специализированных институтов, их максимальную специализацию, сокращение сроков обучения и введение производственной практики. СТИ был разделен на девять втузов, включая Сибирский институт инженеров транспорта (СИИТ), с распределением имущества между вновь образованными институтами. В 1932 г. из СИИТ выделились Томский электромеханический институт инженеров транспорта (ТЭМИИТ) и Новосибирский путевой институт инженеров транспорта (НоПИИТ). Создание профильных транспортных вузов в Сибири обсуждалось с 1925 г. [4, с. 3; 5, с. 131] и подчеркивало важность развития транспортной инфраструктуры региона для экономического

роста и освоения новых территорий. НоПИИТ в 1934 г. был переименован в Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта (НИИТ), а затем совместным приказом народного комиссара обороны СССР и народного комиссара путей сообщения СССР № 129 от 9 сентября 1934 г. реорганизован в Новосибирский институт военных инженеров железнодорожного транспорта (НИВИТ). В начальный период вузы решали задачи по созданию материально-технической базы, формированию профессорско-преподавательского состава и разработке образовательных программ.

Экономика страны начала 30-х гг. XX в. находилась на этапе «интенсивной индустриализации», в ходе которого возникла необходимость в создании множества современных промышленных предприятий и населенных пунктов для проживания рабочих и специалистов, обеспечении их необходимым оборудованием, привлечении квалифицированной рабочей силы для новых предприятий, а также в поиске значительных финансовых ресурсов для строительства и подготовки кадров [7, с. 6]. Как отмечает Г.И. Ханин, 1930 г. стал «периодом тяжелейших неудач в области эффективности производства и уровня жизни населения» [7, с. 16].

В 1918 г. все образовательные учреждения перешли в СССР в ведение Народного комиссариата по просвещению вместе со всеми принадлежащими им помещениями, имуществом и капиталами (Постановление Народного Комиссариата по Просвещению № 367 «О передаче всех учебных заведений в ведение Народного Комиссариата по Просвещению»). Впоследствии, в 1930 г. технические учебные заведения были переданы отраслевым наркоматам с новым порядком финансирования, согласно которому народные комиссариаты отвечали за их содержание и оснащение (Постановление от 23 июля 1930 г. № 237 «О реорганизации вузов, техникумов и рабфаков», Постановление от 6 августа 1930 г. № 275а «О порядке финансирования высших и средних профессионально-

технических учебных заведений»). Однако многие наркоматы не проявляли активности в развитии втузов: не занимались выпуском учебной литературы, оснащением лабораторий, подготовкой к новому учебному году, приобретением учебных материалов и оборудования и т. д. В то же время другие демонстрировали серьезный интерес к подготовке инженерных кадров, строили для них учебные корпуса и общежития, создавали производственную инфраструктуру и заботились о дальнейшем развитии. В качестве положительных примеров можно привести судьбу Сибирского института черных металлов в Новокузнецке, находившегося под управлением объединения «Сталь», а также Сибирского строительного института и НоПИИТ в Новосибирске, которые находились под контролем «Стройобъединения» и Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) [8].

Одновременное строительство учебных зданий для всех вновь открывшихся институтов в краткие сроки было невозможно. Поэтому они размещались в помещениях, предоставленных местными органами власти и управления. Изначально выделенные здания не всегда предназначались для учебного процесса. Так, например, Сталинградский индустриально-педагогический институт, не имея своих помещений, был вынужден организовывать занятия на территории строительного комбината [6, с. 322].

Несмотря на схожие условия, не все учебные заведения успешно справлялись с вызовами. Постановление ЦК ВКП(б) от 12 сентября 1934 г. привело к увольнению руководства Новочеркасского индустриального института за недостатки в хозяйственной деятельности и обслуживании студентов. В этом же постановлении были отмечены недостатки в работе Сталинградского механического, Вятского зооветеринарного и Одесского сельскохозяйственного институтов, в вопросах организации быта и жизни студентов. В этот период на грани закрытия оказался Саратовский автомобильно-дорожный институт [6, с. 323]. Сибирский институт водного транспорта, отделившийся от

СИИТ наряду с ТЭМИИТ и НоПИИТ, вообще был закрыт в начале 1933 г. [9].

Два вуза, ТЭМИИТ и НИВИТ, в 30-е гг. XX в. также прошли непростой путь становления. Новые учебные заведения Сибири сталкивались с серьезными трудностями в организации учебного процесса и удовлетворении бытовых потребностей студентов из-за нехватки подходящих помещений или их недостаточной пригодности для учебного процесса, а также из-за ограниченного ведомственного финансирования.

В июле 1934 г. по приказу НКПС № 87/Ц от 8 апреля 1934 г. «Об объединении Иркутского и Новосибирского институтов инженеров транспорта и о мероприятиях по укреплению ТОМИИТа и НИИТа» в связи с переездом Управления Томской железной дороги в Новосибирск ТЭМИИТ под учебный корпус было передано здание дирекции Томской железной дороги. Под общежития было выделено помещение, занимаемое ранее железнодорожным полком ОГПУ, и здание Дорсанотдела [1, с. 26].

Директору строящегося НоПИИТ С.Е. Пропастина приходилось совмещать основные обязанности с работой завхоза, строителя и бухгалтера [3, с. 5]. Первые занятия проходили в недостроенном корпусе в две смены с использованием коптилок. По словам С.Е. Пропастина, «с этим мирились – нужно было одновременно строить и учиться. Сегодня – субботник, завтра – учеба. Мы сами строились и учились» [2, с. 15]. В 1934 г. газета НИВИТ сообщала о неготовности учебных корпусов к учебному году из-за отсутствия оборудования, незавершенного строительства столовой, овощехранилища и библиотеки, а также проблем с водоснабжением и канализацией. Задержки в завершении строительства зданий института связывали с тем, что строители рассматривали эту работу как второстепенную. Кроме того, имела место нехватка рабочей силы и строительных материалов [10].

Начальное число студентов в 1932 г. в ТЭМИИТ и НоПИИТ было сопоставимо: около 600 в НоПИИТ [3, с. 6] и 489 в

ТЭМИИТ [11, л. 5]. Планы набора также были схожи, например в 1937/38 учебном году – 250 в ТЭМИИТ [12, л. 1] и 275 – в НИВИТ [3, с. 258]. Однако из-за различий в наборе и других факторов со временем численность студентов в НИВИТ превысила численность студентов в ТЭМИИТ. К 1 сентября 1937 г. в ТЭМИИТ на двух факультетах – паровозного хозяйства и вагонного хозяйства – обучалось 892 студента [13, л. 22, 23], а в НИВИТ на факультетах «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» и «Движение и грузовая работа» – 1196 [3, с. 258].

В 1933 г. в публикациях томской газеты «Красное знамя» Одобрительно оценивались организаторские способности директора ТЭМИИТ, доцента А.П. Кузнецова. Благодаря его усилиям в инфраструктуру института вошли кинозал, общежитие [14] и столовая, в которой было организовано трехразовое питание [15]. В кинозале ежедневно демонстрировались как художественные, так и технические фильмы. Стоимость билета составляла 30 коп. [15]. Институт также располагал сапожной мастерской и прачечной. В планах на 1934 г. было улучшение культурно-бытовых условий: организация радиоприемной станции, радиофикация учебного корпуса и общежитий, создание собственного звукового кино. Для развития физической культуры в институте предусматривалась закупка оборудования для физкультурного зала, а также приобретение лыж и коньков с ботинками. Согласно отчету института в Центральное управление учебными заведениями (ЦУУЗ) НКПС за 1938/39 уч. г., конькобежная база, насчитывавшая 100 пар коньков, обеспечивала функционирование катка в период с 7 февраля по 15 марта 1939 г. Лыжная база института действовала в период с 1 декабря по 1 апреля [16, л. 57].

Питание студентов и преподавателей обеспечивали отделы рабочего снабжения (ОРС) при ТЭМИИТ и НИВИТ, однако столовые страдали от недостатка места, очередей, низкого качества обслуживания и нехватки посуды [17], что под-

вергалось жесткой критике на страницах многотиражных газет [18].

С целью улучшения рациона питания студентов во многих институтах создавалась собственная продовольственная база. ТЭМИИТ располагал своим хозяйством, включавшим конюшню [19], свинарник и огород площадью 15 гектаров. На этом огороде планировалось осенью 1933 г. собрать около 140–150 т картофеля. Рассматривалась возможность расширения животноводческой фермы и увеличения площади огорода для выращивания не только картофеля, но других овощей [20]. В планах ТЭМИИТ на 1934 г. значилось организация собственной молочной фермы, увеличение поголовья свиней и приобретение дополнительного земельного участка для развития подсобного хозяйства [21]. Посевные и уборочные работы выполнялись с привлечением студенческих групп. За проявление отличных показателей в труде полагались поощрения. К примеру, в соответствии с приказом по институту № 128 от 11 мая 1934 г., за оперативность посева, высокое качество выполненных работ, превышение установленных норм, бережное отношение к лошадям и инвентарю были утверждены четыре категории вознаграждений в размере 80, 50, 40 и 30 руб. [22].

Свое подсобное хозяйство имел и НИВИТ. Вся овощная и мясомолочная продукция фермы сдавалась в столовую института. По оценке бригады, выполнявшей обследование фермы по приказу начальника института, «скот имел хорошее общее состояние и нормальную упитанность» [23]. В 1939 г. подсобное хозяйство произвело овощей и мясомолочной продукции на сумму 43 тыс. руб. В 1940 г. объем продукции с этого хозяйства в денежном выражении возрос до 73 тыс. руб. – до 15 голов. Руководство института поддержало инициативы начальника сельхозфермы М.И. Мокровицкого, касающиеся строительства новой теплицы, увеличения числа свиней до 30–40 голов, крупного рогатого скота. Как отмечает А.В. Добровольский, «через некоторое время, в суровые годы войны,

эти предложения с благодарностью будут оценены всеми нивитовцами» [3, с. 228]. Студенты НИВИТ работали не только в подсобном хозяйстве вуза, но и оказывали большую помощь зерносовхозам области в хлебоуборочной кампании. В 1934 г. одно из отделений студентов на уборке зерна заработало 8 600 руб. [24].

Лабораторная база играет важную роль в подготовке инженеров. В 1930-е гг. институты активно развивали свои лаборатории. Например в ТЭМИИТ под руководством директора А.П. Кузнецова была организована сварочная лаборатория, которая, по оценкам специалистов, входила в число передовых лабораторий среди вузов города Томска [25]. Несмотря на острую нехватку лабораторного оборудования и ограниченность ресурсов, А.П. Кузнецову удалось добиться увеличения финансирования на развитие. Вузу было дополнительно к имеющимся 20 тыс. руб. выделено 80 тыс. руб. [14]. В августе 1934 г. силами преподавателей и студентов завершилось оснащение лабораторий электротехники, металлографии, химии и физики [26]. В распоряжении паровозного факультета находился динамометрический вагон – подвижная паровозная научно-исследовательская лаборатория, оснащенная современным для того времени оборудованием для проведения испытаний паровозов на дорогах Сибири [27]. Дефицит лабораторий и специального оборудования испытывала кафедра вагонов.

К началу 1934/35 учебного года в НИВИТ были переоборудованы и оборудованы геодезическая, электротехническая, физическая и химическая лаборатории, а также кабинет геологии и петрографии с уникальной коллекцией образцов, собранной при сотрудничестве с Петрографическим институтом Академии наук и Ленинградским институтом прикладной минералогии. Тем не менее, несмотря на значительный вклад профессора В.Г. Петрова в создание и развитие кафедры, ему приходилось выполнять обязанности лаборанта и уборщицы кабинета [28]. В институте, помимо прочих проблем, ощущался дефицит учеб-

ных принадлежностей, например необходимых для выполнения чертежных работ по кафедре методов изображения, таких как бумага, карандаши, резинки, тушь и другие материалы для черчения. В этих условиях преподаватели рассматривали возможность открытия киоска на территории института, где студенты могли бы приобретать все необходимые принадлежности [29].

Развитие институтов требовало создания библиотек. В 1934 г. библиотека ТЭМИИТ насчитывала 45 000 книг, удовлетворяя потребности паровозного факультета [30]. Не хватало учебной литературы и наглядных пособий в учебном процессе кафедры «Вагоны и тормоза». Заведующий кафедрой В.С. Колосунин, который также занимал должность начальника вагонного факультета ТЭМИИТ, подчеркивал, что «фабрика наглядных пособий г. Красноярск, имея заказ на 5 тыс. руб., до сего времени не выслала ни одной детали». В таких условиях, заключил он, было крайне сложно развивать научную деятельность [14]. Библиотека НИВИТ к концу 1933/34 учебного года имела 34 548 экземпляров книг и учебников, увеличившись к началу 1934/35 учебного года до 80 000 за счет передачи литературы из Омского института инженеров транспорта [2, с. 21]. К 1940 г. фонд библиотеки ТЭМИИТ достиг 69 708 книг стоимостью 283 399 руб. Помимо книжного фонда в библиотеке имелось 4 148 томов периодических изданий на русском языке и 443 тома иностранных журналов [13, л. 16]. В 1939 г. этим вузом было выделено 650 руб. золотом на подписку восемнадцати иностранных журналов, что отражает усилия руководства ТЭМИИТ по обеспечению доступа студентов и преподавателей к передовым научно-техническим сведениям [16, л. 43].

Обучение по электротехническим направлениям в ТЭМИИТ началось в 1938 г. [16, л. 77–78]. В период становления нового факультета в развитии нуждалась лабораторная база кафедр. В условиях ограниченного финансирования обновление электротехнической базы осуще-

ствлялось преимущественно путем безвозмездного или недорогого приобретения неисправной техники от предприятий. После покупки эта техника подвергалась восстановлению, переработке и модернизации силами сотрудников лабораторий. В рамках подготовки открытия специализированных лабораторий по транспортной связи и сигнализации, централизации и блокировке (СЦБ) ТЭМИИТ, испытывая недостаток собственных ресурсов, заключил соглашение с Томской и Красноярской железными дорогами о поставке требуемого оборудования. Поставка части оборудования на безвозмездной основе началась в 1939–1940 гг. Однако оборудования все же было недостаточно для полноценного функционирования лабораторий. Для запуска лабораторий требовалось 200 тыс. руб., и руководство ТЭМИИТ надеялось на выделение целевых средств от Центрального управления учебными заведениями ЦУУЗ НКПС [31].

На 1 января 1939 г. в ТЭМИИТ обучалось 965 студентов, а смета расходов на год составляла 4 746 779 руб. В эту сумму входили расходы на выплату зарплаты, оплату командировочных, научно-исследовательских работ, стипендий, хозяйственных и учебных расходов, санаторно-курортного обслуживания, содержания общежития, издания институтской газеты и др. [16, л. 54; 32, л. 1–11]. На рабфак и заочное обучение было выделено дополнительно 1 216 978 руб., что довело общий объем финансирования до 5 963 757 руб. Для сравнения, бюджет Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта в 1934 г. составлял 11 195 031 руб. [33, л. 2] при общем количестве студентов 3 984 и 2 740 слушателей рабфака [34].

На создание НИВИТ в первые пять лет было выделено несколько миллионов рублей. Наибольший рост материально-технической базы института пришелся на 1937–1939 гг., и к концу 1940 г. институт располагал современным учебным корпусом с лабораториями, жилыми зданиями и подсобными сооружениями. В начале ВОВ по указанию властей все

эти помещения были переданы Красногорскому оптико-механическому заводу № 69, который был эвакуирован в Новосибирск в 1941 г. С 1941 по 1957 г. НИВИТ располагался на площадях института «Кузбассуголь». Правительственное решение о строительстве новых учебных корпусов и общежитий для НИВИТ было принято на рубеже 1940–1950 гг., а завершение строительства произошло в 1957 г. [3, с. 249].

ТЭМИИТ не смог добиться выделения средств на строительство новых помещений. Переписка руководства с ЦУУЗ НКПС, охватывающая период 1937–1939 гг. (ГАТО. Ф. Р-1139. Оп. 8. Д. 39 «Переписка с Центральным управлением учебными заведениями Томского электромеханического института инженеров железнодорожного транспорта»), и письма, адресованные наркому путей сообщения Л.М. Кагановичу и председателю Всесоюзного комитета по делам высшей школы при СНК СССР С.В. Кафтанову, указывают на острую потребность в расширении материально-технической базы, особенно в учебных мастерских и специализированных лабораториях для новых специальностей [35, л. 18, 22]. Запросы о строительстве нового корпуса отклонялись, что, по мнению руководства, обрекало институт на «жалкое существование» [35, л. 3]. Проблема оставалась актуальной и в 1950-е гг. В соответствии с исторической справкой из Исторического архива Омской области, на основании приказа Министерства путей сообщения СССР № 842 от 28 июня 1961 г., в целях приближения к крупным железнодорожным узлам и укрепления материально-производственной базы, ТЭМИИТ был переведен в г. Омск и переименован в Омский институт инженеров железнодорожного транспорта.

Заключение. Исследование хозяйственно-экономической деятельности Томского электромеханического института инженеров транспорта и Новосибирского института военных инженеров транспор-

та в 1930-е гг. позволило выявить как общие тенденции, характерные для развития высшего образования в СССР в период индустриализации, так и специфические черты, обусловленные ведомственной принадлежностью (НКПС) и региональными особенностями Сибири. Два высших учебных заведения – ТЭМИИТ и НИВИТ, созданные в результате реформы высшего технического образования, столкнулись с типичными проблемами начального периода: нехваткой помещений, недостаточным финансированием, дефицитом оборудования. Несмотря на схожие стартовые условия, успешность преодоления этих трудностей была различной, что во многом зависело от организаторских способностей руководства институтов и степени поддержки со стороны ведомства. К началу ВОВ оба высших учебных заведения смогли, несмотря на экономические трудности 1930-х гг., создать необходимую материально-техническую и лабораторную инфраструктуру, сформировать коллективы научно-педагогических кадров и привлечь к обучению значительное количество студентов. Приоритетными задачами начальников институтов стали оснащение лабораторий современным оборудованием, решение бытовых проблем, связанных с проживанием и питанием как студентов, так и преподавателей. Руководство институтов поддерживало, как могло, благосостояние студентов и сотрудников за счет содержания подсобных хозяйств. Тесное взаимодействие с железной дорогой позволяло предпринимать дополнительные меры по улучшению лабораторной базы. В результате, преодолев испытания 1930-х гг., оба института расширяя учебные специальности, наращивая материально-техническую базу, смогли занять ведущие позиции среди вузов Сибири, готовя квалифицированные кадры для железнодорожной отрасли.

Список источников

1. Третьяков В.Г. Исторические предпосылки возникновения и развития железнодорожного вуза в Иркутске в 1932–1934-х гг. // Культура. Наука. Образование. 2010. № 3 (16). С. 11–27.
2. Добровольский А.В. К истории создания и деятельности Новосибирского путейско-строительного института инженеров железнодорожного транспорта в 1932–1934 гг. // Вопросы новой экономики. 2022. № 2 (62). С. 13–22.
3. Добровольский А.В., Манаков А.Л. Первые годы НИВИТа. Новосибирск : Изд-во СГУПС, 2022. 299 с.
4. Автушкова А.Л., Кокоулин В.Г., Самарин И.В. Организация новых вузов в Новосибирске в годы новой экономической политики // Сибирский архив. 2022. № 1 (11).
5. Казарин В.Н., Казарина Л.А. Транспортное освоение Сибири как фактор развития восточных регионов: взгляды и оценки в 1920-е гг. // Азимут научных исследований: экономика и управление. 2021. Т. 10, № 4 (37). С. 128–132.
6. Белицкая М.А. Формирование материально-технической базы вузов Нижнего Поволжья в 1930-е гг. // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2012. № 2 (31). С. 321–327.
7. Ханин Г.И. Советская экономика в 1930 году // Journal of Economic Regulation. 2023. Т. 14, № 2. С. 6–17.
8. Индустриализация и Томск. Как в годы первой пятилетки чуть не исчезла «кузница кадров» (1930–1933 гг.). III. Реформа технических вузов: томские особенности. URL: <https://cdnito.tomsk.ru/2023/03/12/индустриализация-и-томск-как-в-годы-пе-3/> (дата обращения: 13.12.2025).
9. ЦДНИ ТО. Ф. 80. Оп. 1. Д. 3. Л. 543.
10. Решительно ударить по неорганизованности // Кадры транспорту. 1934. 10 сент. (№ 1 (69)). С. 1.
11. ГАТО. Ф. Р-1139. Оп. 10. Д. 3.
12. ГАТО. Ф. Р-1139. Оп. 8. Д. 16.
13. ГАТО. Ф. Р-1139. Оп. 8. Д. 29.
14. Опыт работы т. Кузнецова – каждому вузу, каждому техникуму // Красное знамя. 1933. 8 сент. (№ 177). С. 2.
15. Сделать обеды вкусными и дешевыми – на это есть все возможности // За качество. 1933. 7 окт. (№ 18). С. 2.
16. ГАТО. Ф. Р-1139. Оп. 8. Д. 34.
17. ОРС к встрече учебного года // Кадры транспорту. 1934. 10 сент. (№ 1 (69)). С. 2.
18. Выводы и предложения комиссии по чистке первичной парторганизации НИВИТа // Кадры транспорту. 1934. 16 дек. № 20-21 (88-89). С. 2.
19. Зав, каких не должно быть // За качество. 1933. 7 нояб. (№ 20). С. 2.
20. Создать свою крепкую продовольственную базу // За качество. 1933. 7 окт. (№ 18). С. 2.
21. Нам нужна собственная продовольственная база // За качество. 1934. 14 авг. (№ 26). С. 2.
22. Ударникам сева // За качество. 1934. 20 мая. (№ 7). С. 1.
23. На ферме не все в порядке // Кадры транспорту. 1934. 29 нояб. (№ 16-17 (84-85)). С. 2.
24. 6-е отделение // Кадры транспорту. 1934. 8 окт. (№ 6 (73)). С. 2.
25. Институт должен знать своих героев // За качество. 1933. 7 окт. (№ 18). С. 1.
26. С новыми возможностями – к новым достижениям // За качество. 1934. 14 авг. (№ 26). С. 1.
27. Гречищев К. Паровозный факультет // За качество. 1940. 14 июня. (№ 25 (249)). С. 2.

28. Пекарский Я. Кафедра инженерной геологии и петрографии // Кадры транспорта. 1934. 7 нояб. (№ 11-12 (79-80)). С. 3.
29. Мелочи, которые мешают работать // Кадры транспорта. 1934. 28 окт. (№ 9 (76)). С. 2.
30. Как мы вступаем в учебный год // Красное знамя. 1934. 2 сент. (№ 184). С. 3.
31. ГАТО. Ф. Р-1139. Оп. 8. Д. 43.
32. ГАТО. Ф. Р-1139. Оп. 8. Д. 172.
33. ЦГАИПД СПб. Ф. 598. Оп. 1. Д. 4931.
34. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2. 1917–1945 гг. СПб., 1997. 416 с.
35. ГАТО. Ф. Р-1139. Оп. 8. Д. 39.

References

1. Tret'yakov V.G. Istoricheskie predposylki vozniknoveniya i razvitiya zheleznodorozhnogo vuza v Irkutске v 1932–1934-h gg. // Kul'tura. Nauka. Obrazovanie. 2010. № 3 (16). S. 11–27.
2. Dobvol'skij A.V. K istorii sozdaniya i deyatel'nosti Novosibirskogo putejstroitel'nogo instituta inzhenerov zheleznodorozhnogo transporta v 1932–1934 gg. // Voprosy novej ekonomiki. 2022. № 2 (62). S. 13–22.
3. Dobvol'skij A.V., Manakov A.L. Pervye gody NIVITa. Novosi-birsk : Izd-vo SGUPS, 2022. 299 s.
4. Avtushkova A.L., Kokoulin V.G., Samarin I.V. Organizaciya novyh vuzov v Novosibirske v gody novej ekonomicheskoj politiki // Sibirskij arhiv. 2022. № 1 (11).
5. Kazarin V.N., Kazarina L.A. Transportnoe osvoenie Sibiri kak faktor razvitiya vostochnyh regionov: vzglyady i ocenki v 1920-e gg. // Azimut nauchnyh issledovanij: ekonomika i upravlenie. 2021. T. 10, № 4 (37). S. 128–132.
6. Belickaya M.A. Formirovanie material'no-tekhnicheskoj bazy vuzov Nizhnego Povolzh'ya v 1930-e gg. // Kaspijskij region: politika, ekonomika, kul'-tura. 2012. № 2 (31). S. 321–327.
7. Hanin G.I. Sovetskaya ekonomika v 1930 godu // Journal of Economic Regulation. 2023. T. 14, № 2. S. 6–17.
8. Industrializaciya i Tomsk. Kak v gody pervoj pyatiletki chut' ne ischezla «kuznica kadrov» (1930–1933 gg.). III. Reforma tekhnicheskikh vuzov: tomskie osobennosti. URL: <https://cdnito.tomsk.ru/2023/03/12/industrializaciya-i-tomsk-kak-v-gody-pe-3/> (data obrashcheniya: 13.12.2025).
9. CDNI TO. F. 80. Op. 1. D. 3. L. 543.
10. Reshitel'no udarit' po neorganizovannosti // Kadry transportu. 1934. 10 sent. (№ 1 (69)). S. 1.
11. ГАТО. Ф. Р-1139. Оп. 10. Д. 3.
12. ГАТО. Ф. Р-1139. Оп. 8. Д. 16.
13. ГАТО. Ф. Р-1139. Оп. 8. Д. 29.
14. Opyt raboty t. Kuznecova – kazhdomu vuzu, kazhdomu tekhnikumu // Krasnoe znamya. 1933. 8 sent. (№ 177). S. 2.
15. Sdelat' obedy vkusnymi i deshevymi – na eto est' vse vozmozhnosti // Za kachestvo. 1933. 7 okt. (№ 18). S. 2.
16. ГАТО. Ф. Р-1139. Оп. 8. Д. 34.
17. ORS k vstreche uchebnogo goda // Kadry transportu. 1934. 10 sent. (№ 1 (69)). S. 2.
18. Vyvody i predlozheniya komissii po chistke pervichnoj partorganizacii NIVITa // Kadry transportu. 1934. 16 dek. № 20-21 (88-89). S. 2.
19. Zav, kakih ne dolzhno byt' // Za kachestvo. 1933. 7 noyab.(№ 20). S. 2.
20. Sozdat' svoyu krepkuyu prodovol'stvennuyu bazu // Za kachestvo. 1933. 7 okt. (№ 18). S. 2.

21. Nam nuzhna sobstvennaya prodovol'stvennaya baza // Za kachestvo. 1934. 14 avg. (№ 26). S. 2.
22. Udarnikam seva // Za kachestvo. 1934. 20 maya. (№ 7). S. 1.
23. Na ferme ne vse v poryadke // Kadry transportu. 1934. 29 noyab. (№ 16-17 (84-85)). S. 2.
24. 6-e otdelenie // Kadry transportu. 1934. 8 okt. (№ 6 (73)). S. 2.
25. Institut dolzhen znat' svoih geroev // Za kachestvo. 1933. 7 okt. (№ 18). S. 1.
26. S novymi vozmozhnostyami – k novym dostizheniyam // Za kachestvo. 1934. 14 avg. (№ 26). S. 1.
27. Grechishchev K. Parovoznyj fakul'tet // Za kachestvo. 1940. 14 iyunya. (№ 25 (249)). S. 2.
28. Pekarskij YA. Kafedra inzhenernoj geologii i petrografii // Kadry transportu. 1934. 7 noyab. (№ 11-12 (79-80)). S. 3.
29. Melochi, kotorye meshayut rabotat' // Kadry transportu. 1934. 28 okt. (№ 9 (76)). S. 2.
30. Kak my vstupaem v uchebnyj god // Krasnoe znamya. 1934. 2 sent. (№ 184). S. 3.
31. GATO. F. R-1139. Op. 8. D. 43.
32. GATO. F. R-1139. Op. 8. D. 172.
33. CGAIPD SPb. F. 598. Op. 1. D. 4931.
34. Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii i Sovetskogo Soyuza. T. 2. 1917–1945 gg. SPb., 1997. 416 s.
35. GATO. F. R-1139. Op. 8. D. 39.

Статья принята к публикации 17.02.2026 /
The article has been accepted for publication 17.02.2026.

Информация об авторе:

Дмитрий Владимирович Михаэлис, старший преподаватель кафедры «Философия и социально-гуманитарные дисциплины», кандидат исторических наук
Михаэлис Светлана Ивановна, доцент кафедры «Информационные системы и защита информации», кандидат педагогических наук, доцент
Владимир Вячеславович Михаэлис, доцент кафедры «Информационные системы и защита информации», кандидат педагогических наук, доцент

Information about the authors:

Dmitrii Vladimirovich Mikhaelis, Senior Lecturer, Department of Philosophy and Social Sciences and Humanities, candidate of historical sciences
Svetlana Ivanovna Mikhaelis, Associate Professor, Department of Information Systems and Information Security, Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor
Vladimir Vyacheslavovich Mikhaelis, Associate Professor, Department of Information Systems and Information Security, Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor

