

Вітаємо ювіляра

22 березня 2011 року виповнюється 50 років Начальнику кафедри військової підготовки доктору технічних наук, професору, полковнику

РАДКЕВИЧУ АНАТОЛІЮ ВАЛЕНТИНОВИЧУ

Анатолій Валентинович Радкевич родом із Житомирщини. Після закінчення 8 класів Попільнянської середньої школи № 1 вступив до Київського залізничного училища. У 1979 році став курсантом Горьківського вищого військового командного будівельного училища. Після захисту дипломної роботи йому було присвоєно перше офіцерське звання. Проходив службу в цьому ж училищі командиром взводу курсантів, а згодом роті. В 1990 році був призначений начальником відділення лабораторного обладнання. У зв'язку з розпадом СРСР і утворенням незалежної України за особистим рапортом був направлений в Українську армію. Почав виконувати обов'язки викладача на кафедрі військової підготовки Придніпровської академії архітек-

тури та будівництва, а в 1994 році призначений старшим викладачем кафедри військової підготовки нашого університету.

У 1995 році захистив дисертацію і став кандидатом технічних наук. У 2000 році доцента, підполковника А. В. Радкевича призначають заступником начальника кафедри, а у 2001 році – начальником кафедри військової підготовки нашого університету.

А. В. Радкевич шлідно пращє як науковець. Має у своєму творчому доробку понад 10 авторських свідощтв на винаходи та 60 наукових статей з проблем відновлення об'єктів транспортного комплексу. Ним опубліковано три монографії, а також навчальний посібник «Організація і технічне забезпечен-

ня робіт з відновлення залізничного об'єкта».

У 2006 році захистив докторську дисертащю. Він обраний академіком Академії будівництва та Транспортної академії України.

За плідну науково-педагогічну діяльність, підготовку військово-інженерних кадрів професор, доктор технічних наук, полковник А. В. Радкевич має 30 нагород, з них 8 нагород інших держав. За час роботи в університеті отримав звання «Почесний працівник транспорту України» та «Почесний залізничник».

Шановний Анатолію Валентиновичу! Щиро вітаємо Вас із ювілеєм і бажаємо бути завжди в строю.

Колектив військової кафедри



Памяти Яковлева Бориса Вонифатьевича

21 марта 2011 г. исполняется 100 лет со дня рождения профессора Б. В. Яковлева. В ДНУте он проработал 38 лет, из них 30 заведовал кафедрой изысканий, проектирования и строительства железных дорог, 11 лет был проректором по научной работе. Он скончался в 2001 г., но память о великом человеке живет в сердцах его сотрудников и учеников. Предлагаем вашему вниманию его автобиографию и воспоминания учеников

Автобиография

Мой дед, Василий Дмитриевич Яковлев, был крепостным. После 1861 г. он поселился в г. Карачеве бывшей Орловской губернии и работал там портным. Умер молодым. В руках его старшего шестнадцатилетнего сына Вонифатия Васильевича остались мать, сестра и два малолетних брата.

Мой отец, Яковлев Вонифатий Васильевич (1862-1934), был исключительно трудолюбивый, добрый и отзывчивый человек. Имея только начальное образование, он прошел большой и трудный жизненный путь от младшего конторщика до опытного агронома-практика. Вывел в жизнь сестру и братьев. Вместе с моей дорогой мамой, Марией Александровной Сошиной (1872-1944), воспитал и нас, детей.

Нас было четыре сестры и два брата. По пути отца пошли старшая сестра и брат. Валентина Вонифатьевна Яковлева окончила Тимирязевку, она крупный специалист в области микробиологии. Неоднократно выступала на всесоюзных и международных конференциях. Характерен такой случай. Она должна была (в возрасте уже за шестьдесят лет) лететь в Рим и выступить с докладом. Почти накануне



Профессор Б. В. Яковлев
1911 – 2001 гг.

сломала руку и все же полетела и сделала доклад (с рукой в гипсе). Она старше меня на 12 лет и после смерти родителей стала моей второй мамой.

Александр Вонифатьевич Яковлев (мой старший брат), ученик академика Н. М. Тулайкова, окончил Саратовский сельхозинститут, заслуженный агроном РСФСР.

Елизавета Вонифатьевна Яковлева по специальности химик, двух других сестер уже нет с нами.

Я родился 21 марта 1911 г. в селе Тюнярь Пензенской обл. Вскоре наша семья переехала в Пензу, там прошли мои детские годы.

Учился я в 1-й Пензенской школе имени В. Г. Белинского. Эта школа имеет слабые традиции. Здание построено в 40-х годах прошлого (XIX) века. В то время здесь помещался дворянский институт, в котором в 1855-1863 годах преподавал Илья Николаевич Ульянов. Два десятка лет существовал институт, и за это время из его стен вышел ряд замечательных русских людей. Институт окончили всемирно известных основоположник педиатрии в России Нил Федорович Филатов и его брат Петр Федорович – выдающийся хирург, отец знаменитого академика Владимира Петровича Филатова. Здесь учились самоотверженные борцы с царизмом П. Ишутин, Д. Каракозов, П. Войнарский и др.

Позже здесь была гимназия, которую окончили маршал М. Н. Тухачевский, писатель А. Г. Малышкин и др. Уже в советское время в нашей школе учился отважный исследователь стратосферы И. Д. Уськовин. Вместе со своими товарищами он достиг на стратостате ре-

кордного потолка в 22 километра, но команда попала в полосу жестокого обледенения и погибла во время приземления.

Очень многим обязан я школе. Учили нас хорошо и воспитывали сознательными гражданами. Пушкин писал:

Купищину дань сердца и вина!
Он создал нас, он воспитал наш
пламень.

Поставлен им красутольный камень,
Им чистая лампада возжена...

Так и для нас, выпускников 1927 года, святые имена – Гвидон Романович Мейер (преподавал литературу) и Борис Иванович Цилли (математик).

Со времени окончания школы прошло уже более полувека, судьба разбросала нас в разные стороны, но мы и теперь дружны, стараемся всегда помочь друг другу. Достаточно сказать, что в 1977 году мы собрались вместе (человек 15) и отпраздновали наш 50-летний юбилей. Собрались, понятно, далеко не все. Одни погибли, защищая Родину, другие ушли из жизни в последние годы.

В мае 1928 г. я поступил рабочим в изыскательскую партию Центральной торфяной станции Наркозема по обследованию Мшицкого и Зеленецкого мхов Ленинградской области.

Проездом к месту работ впервые попал в Ленинград, который сразу оборвожил меня. Весь день я бродил по городу. Вошел в поезд и крепко заснул. Промылаюся, а моею фанерного чемоданичка со всем имуществом нет. Так несколько неудачно началось моя исследовательская деятельность. В ту пору родители были уже старенькие, экипироваться вновь помогли мои дорогие сестрички.

Кража не охладила мой пыл, и в следующем, 1929 году, я поступил в среднеазиатскую экспедицию ЦУСтроя НКПС. Выехал из Москвы в конце апреля, впервые увидел бескрайние степи Казахстана, покрытые ковром цветущих тюльпанов, море (Аральское) и поехал в Чимкент. Нашей партии были поручены изыскания линии Чимкент—Ташкент через перевал Казы-Гурт. Эта линия проектировалась как прямой выход с Турксиба на Ташкент в обход Арыси. Было начато ее строительство. Но потом линия, к сожалению, была законсервирована.

По окончании этих работ наша партия в августе 1929 г. была направлена на изыскания линии Сталинабад (Душанбе)—Курган-Тюбе. Это выход с севера в богатейшую Вахскую долину. Рельеф района линии горный. Условия проектирования и строительства еще более усложняются наличием гипсосодержащих грунтов и высокой сейсмичностью (до 8 баллов).

Наша партия выполнила геогнозсировочное обследование трех вариантов пересечения хребта Ренган через Сангпарский перевал:

- 1) бестоннельный, $i_p=32\%$;
- 2) тоннельный со спуском левым берегом долины р. Явинусу, $i_p=26,5\%$;
- 3) тоннельный правобережный $i_p=26,5\%$.

По третьему варианту были проведены окончательные изыскания.

Начальником партии был опытный инженер И. И. Введенский, он окончил ЛИИЖТ примерно в 1919 году. Это был первый мой учитель по изысканиям. Здесь я уже работал пикетажистом. Эта работа очень много дает для понимания основной задачи — трассирования линии.

В 1930-31 годах я работал в Северной экспедиции ВНИИ древесины. В районе севернее Котласа мы трассировали линии и ветки для вывоза леса. Работал я помощником начальника отряда и хорошо понял, что такое трасса в лесу при отсутствии топографических карт. После Таджикистана, его горных хребтов, изрезанных глубокими долинами быстрых рек, ярко знойного солнца, попал я на наш русский Север. На всю жизнь запомнились бескрайние леса, густые заросли малины в местах былых лесных пожаров, розовые закаты над Северной Двиной, ночевки у надьи зимой при морозе до 35-40°.

К этому времени я уже твердо решил стать изыскателем. В сентябре 1931 г. поступил на заочное отделение ЛИИЖТа. Одновременно начал работать в Ленинградском отделении Промтранспроекта. Первый год было трудно. Жил я в деревне Дубки около станции Лисий Нос. Вставал в 4-30, шел и ехал до Сенной (Промтранспроект помещался тогда на канале Грибоедова), после работы ехал обедать на фаб-

рику-кухню в районе Финляндского вокзала, где был прикреплен. Потом опять на Сенную и на вечерние занятия в институт, домой возвращался не раньше 22-23 часов.

Потом нашлись добрые люди. Со мной работал Владимир Михайлович Шпарберг, паренек моложе меня, сын известного изыскателя М. Н. Шпарберга (к тому времени уже покойного). Он жил с матерью и двоюродной сестрой в 3-комнатной квартире на улице Ленина. Людмила Алексеевна, мать Володи, отнеслась ко мне как к родному сыну, у них я и жил до окончания института.

В коллективе Промтранспроекта было немало инженеров высокой квалификации, многие из них — воспитанники ЛИИЖТа. Работал я в группе инженера Б. П. Михайлова. Особенно дружен был с А. И. Карпенко, П. М. Шварковым, Н. И. Чистяковым, а также с Володей Шпарбергом.

В бригадах Промтранспроекта работал я на изысканиях подъездных путей к ряду заводов Ленинграда, в Подмосковье и на Урале. В 1933 году разработал первый самостоятельный проект станции завода Магнитит на ветви Бердяш—Бакал. Руководством Промтранспроекта 1 января 1934 г. я был назначен на должность исполняющего обязанности инженера. Одновременно шли занятия в ЛИИЖТе. В том же 1934 г. меня перевели на дневное отделение, вечерами я продолжал работать в Промтранспроекте.

Мне повеселилось быть учеником выдающихся специалистов транспорта. Я слушал лекции А. В. Ливеровского, он был главным руководителем дипломного проектирования, основными руководителями были В. К. Гониг и С. А. Орбелианц. Тема моего дипломного проекта — проект линии Сталинабад—Курбан-Тюбе, той линии, где я работал на изысканиях в 1929 г.

В 1932 и 1933 годах Лениндизом были проведены повторные изыскания этой линии через Сангпарский, Султанабадский и Пакрабадский перевалы. Лучшим был признан Пакрабадский вариант (бестоннельный, руководящий уклон 11%, уклон тройной тяги 27%) — по условиям экономики и геологии. Однако и этот проект не был утвержден из-за высокой строительной стоимости при небольших размерах перевозок.

Группе студентов (Б. В. Богданов, Г. В. Цивкин, А. А. Розанов, Д. Д. Щербаков и я) было поручено разработать комплексный реальный дипломный проект линии Сталинабад—Курган-Тюбе. Мне было предложено разработать вариант малого радиуса 160 м. Работу мы выполнили хорошо. Защитили проекты и всем нам была объявлена благодарность за отличное выполнение реальных дипломных проектов. На выпускном вечере В. К. Гониг сказал: «О Яковлеве мы еще услышим».

Несмотря на то что у меня уже был семилетний стаж изыскателя и изыскательская тема диплома, обстоятельства потребовали и я был направлен на работу на путь. Работал по реконструкции пути на участке Балаклея—Красный Лиман, затем начальником техотдела Днеп-

ронстровского стрелочного завода (1936-1938 гг.).

В июле 1944 г., когда я начал работу в ДНИТе, основной коллектив находился еще в эвакуации в Новосибирске. В Днепропетровске работало с ноября 1943 г. отделение ДНИТа, начальником которого был В. М. Мещеряков. Вскоре прибыл эшелон с основным составом и широким фронтом развернулись восстановительные работы.

Постепенно жизнь налаживалась, институт не только восстанавливался, но и развивался.

Надо сказать, что еще в довоенный период в ДНИТ были направлены на работу воспитанники ЛИИЖТа. В их числе Г. А. Чумаченко (впоследствии начальник Полуправления НКПС), И. Ф. Исаков (заведовал кафедрой пути), Г. Т. Литвинов, А. И. Нестеров (механический факультет), А. Ф. Гоголев (факультет движения). Все они сразу вошли в жизнь коллектива института и внесли определенный вклад в его становление и развитие. В годы войны И. Ф. Исаков работал заместителем начальника ХабНИЖТа, а затем начальником ДНИТа.

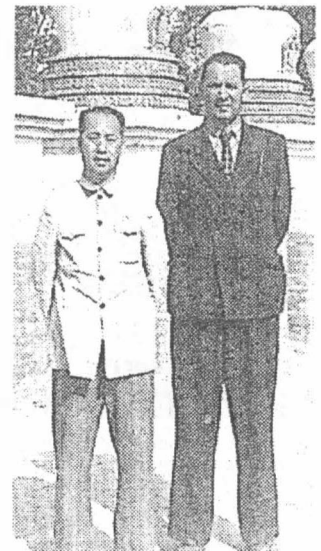
В 1942-45 гг. заместителем начальника ДНИТа и заведующим кафедрой изысканий, проектирования и постройки железных дорог был С. А. Орбелианц. Он хорошо знал меня еще с кафедры ОКЖД, на которую я был первоначально назначен, и перевел к себе. Так я снова попал на свою любимую специальность.

В 1950-х годах вследствие большого объема нагрузки и недостатка кадров основное внимание коллектива кафедры было направлено на обеспечение учебного процесса и подготовку учебников и методических пособий.

В 1951 году А. И. Иоаннисян начал подготовку учебника «Основы проектирования железных дорог» и привлек к этой работе А. Е. Гибшмана, А. П. Кондратченко и меня. Этим было положено начало многолетнему творческому содружеству кафедр изысканий МИИТа и ДНИТа. Первое издание учебника вышло в свет в 1954 году, в просторечии его называли «учебник четырех».

Ашот Исаевич Иоаннисян был крупный ученый, прекрасный методист и лектор, чудесный организатор и, главное, превосходный, принципиальный человек. Будучи проректором МИИТа по научной работе, он очень многое сделал для развития научных исследований этого института. Одновременно он был председателем Совета ГУУЗа по науке и оказывал всемерную помощь другим транспортным вузам в этом направлении. Очень многим помог он и мне в бытность мою проректором ДНИТа. Безвременная кончина Ашота Исаевича в 1973 году была огромной утратой для всех нас.

Александр Евгеньевич Гибшман в 1950-е годы заведовал кафедрой экономики строительства МИИТа. Сын Е. А. Гибшмана, первого «красного» ректора МИИТа, он, как и его отец, очень крупный ученый. Его труды широко известны научным и инженерно-техническим работникам транспорта. Александр Евгеньевич исключительно добрый и отзывчивый человек, русский интеллигент в самом лучшем смысле этого слова.



Б. В. Яковлев в 1955-1957 гг. работал преподавателем-советником Таншаньского железнодорожного института в Китае

Анатолий Петрович Кондратченко, который ныне возглавляет кафедру изысканий МИИТа, защитил докторскую диссертацию в 1974 году. Анатолий Петрович крупный ученый, опытный педагог и исследователь, имеет большой стаж работы на производстве. Он очень много сделал и делает для организации научной работы кафедр изысканий вузов МПС по единому плану.

Для меня было большой честью войти в состав такого высококвалифицированного авторского коллектива. В 1962 и 1970 годах вышли в свет второе и третье издания нашего учебника.

Вернемся к кафедре изысканий ДНИТа. Многолетние творческие связи существовали у нас с кафедрой ЛИИЖТа. С. А. Орбелианц — мой учитель.

В постановке раздела курса «Проектирование и реконструкция железных дорог» нам очень помог В. О. Кетлер. Многократно бывали в ДНИТе М. И. Воронин, Л. З. Правос, В. И. Грязнов. Наши сотрудники ки систематически выезжали в Ленинград. Что касается меня, то каждая поездка в родной ЛИИЖТ — это радостная встреча с юностью.

С 1964 г. по постановлению Совета Министров УССР и по приказу министра путей сообщения кафедра стала вести крупные научные исследования в области развития транспортной сети Донецко-Приднепровского экономического района, повышения веса и скорости движения поездов. Ряд предложений кафедры был одобрен Министерством путей сообщения и практически осуществлен.

Все эти работы проводились в тесном творческом содружестве с коллективами Донецкой (гл. инженер И. М. Жуков) и Приднепровской (главный инженер К. В. Кулаев) железных дорог и Днепродзипротранса.

В подготовке научных кадров огромную помощь кафедре оказали А. И. Иоаннисян, А. Е. Гибшман, Г. И. Черномордик. Установились прочные творческие связи с НКТП (В. И. Петров, Г. И. Черномордик, Б. С. Козин).

Бориса Вонифатьевича

Окончание автобиографии. Начало на с. 1-2.

В числе друзей кафедры А. П. Любумов, Е. Н. Махов (ТашННТ), Г. Д. Вознесенский, А. К. Дюнин (НИИЖТ), В. М. Шульженков, П. Ф. Зайцев, З. И. Попатенко (БНИЖТ).

В 1960-х годах вышли из печати три сборника трудов кафедры (выпуски 70, 82 и 105). Одинадцать лет (февраль 1958 – декабрь 1968) я работал проректором ДНИТа по научной работе, в 1967 г. был утвержден ВАКом в ученом звании профессора.

В 1970-х годах на кафедре непрерывно возрастал объем учебной нагрузки. Кроме того, в дополнение к двум специальностям – «Изыскания и проектирование железных дорог» и «Организация и планирование строительства железных дорог», кафедре была поручена подготовка инженеров по специальности «Промышленный транспорт». Первый выпуск инженеров этой специальности был осуществлен в 1974 году.

В составе кафедры произошли большие изменения. Трагически погиб кандидат технических наук, доцент В. У. Гоц (1913-1973), воспитанник кафедры (выпуск 1938 г.). После окончания ДНИТа до 1941 года он работал на изысканиях БАМа, линий Сорока-Обозерская и Казанджик-Иран. В годы Великой Отечественной войны он находился в рядах Советской армии, участвовал в боях на Белгородском направлении, при форсировании Днепра (в районе ст. Пятихатки), в боях за

Берлин, за освобождение Праги. Награжден орденами Красной Звезды, Отечественной войны и медалями.

После демобилизации В. У. Гоц вернулся в родной институт, в 1964 г. защитил кандидатскую диссертацию, с 1968 г. и до своей гибели был деканом строительного факультета. Неумимый труженик, человек исключительной скромности, он пользовался заслуженным авторитетом среди преподавателей и студентов.

В 1970-х годах вышли из печати очередных три сборника трудов кафедры, третье издание подготовленного мною учебного пособия «Проектирование реконструкции железных дорог и вторых путей», опубликован ряд статей в центральных журналах и другое.

Признанием научного авторитета кафедры было привлечение нашего коллектива к разработке проблем создания высокоскоростной магистрали Москва-Юг и усиления технико-экономических связей Восток-Центр.

Первая работа по проблеме Москва-Юг «Повышение технико-экономической эффективности обслуживания железнодорожным транспортом Донецко-Приднепровского экономического района» (руководители А. И. Иоаннисян и Б. В. Яковлев) была закончена в 1972 г. Работы по этой проблеме были продолжены в содружестве с ЦНИИ МПС (Б. Э. Пейсахзон) и ЛНИЖТом (М. И. Воронин). В 1977

г. кафедрой были закончены два исследования:

1) варианты трассы южного участка высокоскоростной магистрали Москва-Юг;

2) перспективы реконструкции участка Тула-Белгород.

На заседании Транспортной секции ГКНТ Совета Министров СССР 14 июля 1976 г. были заслушаны доклады Б. Э. Пейсахзона и Б. В. Яковлева. Предложения ДНИТа по головному участку высокоскоростной магистрали были одобрены. По предварительным данным начало работ намечалось в XII пятилетке.

По плану ГКНТ СССР и по приказу МПС в 1978-1981 гг. кафедрой в содружестве с МНИТом, ЛНИЖТом, Гипротранссти и Ленгипротрансом выполнено исследование «Развитие транспортно-экономических связей Дальнего Востока и Сибири с районами Урала, Казахстана и европейской части страны с учетом формирования широтной магистрали Восток-Центр». По этой проблеме кафедре было поручено исследование вопросов формирования Центрального и Западного Средисба.

В процессе выполнения работы результаты исследований кафедры были заслушаны и одобрены конференциями и совещаниями в Москве, Челябинске, Красноярске, Новосибирске и Ленинграде. По указанию заместителя министра К. В. Кулаева рекомендации кафедры использова-

ны при разработке Плана развития железнодорожного транспорта на XI и последующие пятилетки.

На кафедре изысканий ДНИТа, которой я руководил 30 лет, трудятся опытные педагоги и научные работники – В. И. Евграфов, Ю. В. Малышев, О. П. Турчин и другие. На кафедре много талантливой и трудолюбивой молодежи, особенно выделяются своими способностями Н. П. Корженевич и А. В. Гоц.

Хочется от всего сердца пожелать коллективу кафедры дальнейших больших успехов в деле подготовки высококвалифицированных инженеров путей сообщения и в научной работе на благо нашей великой Родины.



На производственной практике

ВОСПОМИНАНИЯ О НАУЧНОМ РУКОВОДИТЕЛЕ

В 1966-1971 гг. я был студентом факультета «Строительство железных дорог». Мноими учителями были проф. Б. В. Яковлев, проф. М. А. Фришман, доц. Е. М. Губенко и др. Нравились мне их лекции. Каждый читал по-своему, подкрепляя примерами из своего практического опыта.

Дипломировался я по кафедре изысканий и проектирования железных дорог. На выбор кафедры и темы реального проекта оказал влияние Борис Вонифатьевич. Наверное, заведующий кафедрой увидел мою заинтересованность к исследованиям и предложил разработать реальный проект на тему «Проектирование второго главного пути на участке Доля-Иловая Донецкой железной дороги». Уже в то время однопутная железная дорога с тепловозной тягой едва справлялась с перевозками.

Мне пришлось самому находить исходный материал в службах управления Донецкой железной дороги, общаться со специалистами, чтобы учесть их пожелания. Когда работа над дипломным проектом близилась к концу, Борис Вонифатьевич предложил провести защиту на Донецкой железной дороге, но моя женитьба этому помешала. Защита проходила в ДНИТе.

Закончил я ДНИТ с «отличием», но заведующий кафедрой проф. Б. В. Яковлев не рекомендовал сразу поступать в аспирантуру. Надо, считал он, определиться, что для меня важнее – производство или на-

уча. Два года я работал мастером в строительном-монтажном поезде № 205 треста «Орджоникидзетрансстрой» на развитии ст. Дзегута, а потом на электрификации железной дороги Дербент – Баку.

Через два года вернулся в Днепропетровск и с 1973 по 1975 года учился в аспирантуре. Не могу не сказать о характерном для проф. Яковлева Б. В. подходе к выбору темы диссертации. Он возлагал это на аспиранта. С первых дней приобщал к научным поискам и просил не ограничиваться одним решением. Я подготовил три возможные темы. И тогда Борис Вонифатьевич решил «посоветоваться» с коллегами. Он направил мои предложения проф. М. А. Чернышовой (автору учебника «Железнодорожный путь» для техникумов). Когда пришел ответ, дал мне почитать ту часть письма, которая касалась моей будущей диссертации. Это были коллегиальные советы старших товарищей. Окончательный выбор возлагался на меня.

Так совпало, что по окончании аспирантуры широкопрофильные советы по защите диссертации были распушены, а вместо них созданы специализированные. По этой причине кандидатскую диссертацию я защищал в 1976 году в МНИТе. Представителем от кафедры Борис Вонифатьевич направил Виктора Ивановича Евграфова. После окончания защиты мы с Виктором Ивановичем прошли от МНИТа до Кремля и в полночь с Главпочтамта Москвы была отрав-

лена телеграмма моему научному руководителю проф. Яковлеву Б. В. «Защита прошла успешно, голосование единогласное!».

Считаю нужным остановиться на двух основных научных трудах Б. В. Яковлева. Это прежде всего учебник «Основы проектирования железных дорог». Он был написан в соавторстве с А. И. Иоаннисяном, А. Е. Гибшманом, А. П. Кондратченко. Первое издание вышло в свет в 1954 г.. В 1962 и 1970 г. вышли второе и третье издания. Этот труд положил начало многолетнему творческому сотрудничеству кафедр изысканий и проектирования МНИТа и ДНИТа. И наверняка, не случайно защита моей кандидатской диссертации проходила в МНИТе. Другая работа Бориса Вонифатьевича «Проектирование реконструкции железных дорог и вторых путей» стала моей настольной книгой на многие годы.

Проф. Б. В. Яковлев неоднократно повторял, что после защиты кандидатской диссертации останавливаться нельзя. И когда в его отсутствие меня назначили заместителем ответственного секретаря приемной комиссии, он настоял на отмене приказа. Меня оставили в покое до конца 80-х годов, пока Борис Вонифатьевич не переехал в Москву.

Я помнил его наставления и думал о докторской как о далекой перспективе, а возможно, и несбыточной мечте. Размышляя сейчас над этим уже свершившимся фактом,

хочу сослаться на некоторые выдержки из нашей переписки.

Я чувствовал постоянную его заботу. Вот строки из письма от 23.02.98. «Рад, что Вам понравилась моя статья о развитии сети железных дорог. Посмотрите еще «Транспортное строительство» № 8-9 за 1993 г. Там моя статья, которая может быть Вам в какой-то мере полезна».

Было бы несправедливым не оправдать доверие моего наставника. И долгожданная защита докторской диссертации состоялась 8 апреля 2004 года, но уже после смерти Бориса Вонифатьевича Яковлева.

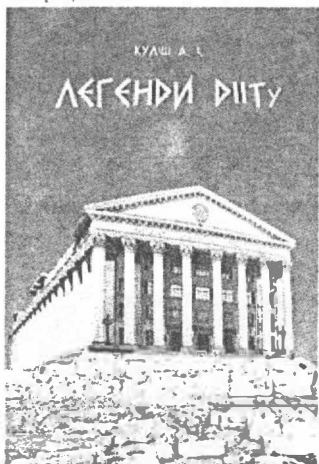
Встречаясь со студентами, руководящими советами, которые Борис Вонифатьевич принял от своего научного руководителя Б.Н. Веденисова и передал нам: «Педагог должен, прежде всего, любить свою профессию, знать студента, уважать его как человека и всемерно содействовать развитию его творческих способностей. А для этого он должен сам быть примером, непрерывно совершенствовать свои теоретические знания, вести научную работу, поддерживать тесную связь с производством, постоянно повышать качество лекций, дипломного проектирования и т.д.» Так будем же всегда следовать этому совету!

Зав. кафедрой проектирования и строительства дорог д-р техн. наук, профессор

Н. Б. Курган

Інтелігент вищого ґатунку

Легенди ДІТТу – це, насамперед, його люди, які тут жили, півчалися, працювали.



У 1927 році знамспити в Пензі школи № 1 закінчив син агронома-самоучки Борис Яковлев. Але йому не довелося одразу після школи продовжити навчання у вищому навчальному закладі. Це були важкі 1920-ті роки. Панувало безробіття. Тому, коли трапилася нагода отримати роботу, Борис не вагався. Так став він робітником заводу розвідувачів майбутньої залізничної лінії Чимкент–Ташкент.

Розуміння професії вишукувача шляхів привело Бориса Яковлева до Ленінградського інституту інженерів залізничного транспорту. Через кілька десятиріч професор Б. В. Яковлев скаже: «Я маю честь назвати своїми вчителями професорів А. В. Ліверовського, Д. Д. Бізюкіна, С. А. Орбеліанца, В. К. Гоніга. Для мене це найдорожчі імена». Зрозуміло, що студент Б. Яковлев не пропускав жодного слова про нові прогресивні ідеї, які висловлювали лектори. Усе це дозволило Борису після закінчення інституту вдумливо та творчо ставитися до обов'язків інженера. Протягом чо-

тирьох років роботи він побачив у виробничих проблемах багато невирішених наукою питань. Тому цілком природно, що в передвоєнному 1940 році Яковлев став аспірантом члена-кореспондента Академії наук СРСР, професора Московського інституту інженерів залізничного транспорту Бориса Миколайовича Веденісова.

З початком Великої Вітчизняної війни аспірантура в МІІТі була закрита, її слухачів направляли на інженерно-технічні посади. Б. В. Яковлев став заступником начальника Південної Туркестано-Сибірської магістралі, але не забував у цих важких умовах про дисертаційну роботу. У 1944 році він захистив дисертацію на тему «Вопросы реконструкции стрелочного хозяйства железных дорог СССР» і був направлений на науково-педагогічну роботу в ДІІТ.

Б. В. Яковлев став викладачем однієї з найстаріших кафедр нашої інституту – кафедри вишукувань, а з 1950 року – її завдувачем. Саме він сформував кістяк колективу та розвинув нові напрямки наукової діяльності кафедри.

У 50-ті роки колектив кафедри під проводом Б. В. Яковлева почав займатися проблемами створення єдиної транспортної мережі великих економічних районів та реконструкції магістральних залізниць СРСР. Географія нових пошуків та інтересів кафедри була вражаючою: Україна, Сибір, Далекі Схід, Середня Азія, Урал, Кавказ, Молдавія.

У 1964 році постановою уряду України кафедри була доручена розробка перспективи розвитку залізничної мережі Придніпровського економічного регіону. Вперше для одного з найбільш промислово розвинених районів були комплексно вирішені питання розвитку магістральних та промислових залізничних ліній, а також автомобільного та річкового транспорту. Кафедра запропонувала своє рішення щодо запровадження

швидкісного руху на залізничному напрямку Москва–Ізюм.

У 1970-ті роки кафедра зайнялася проблемою створення спеціальної магістралі Схід–Центр.

Однією з перших в інституті кафедра почала залучати до науководослідної роботи та замовлення виробництва студентів. З 1961 року на кафедрі запрацювало студентське конструкторське бюро, яке налічувало 15-20 чоловік. А в 1978 році на кафедрі над реальними проектами працювало вже 118 студентів. За ініціативою Б. В. Яковлева студенти різних кафедр і факультетів почали розробляти спільні реальні комплексні дипломні проекти. Так, у 1973 році під керівництвом професорів Б. В. Яковлева, М. Г. Бондаря, М. Н. Гольдштейна та викладачів відповідних кафедр студенти розробили свій варіант траси нової залізничної лінії в Донбасі з проектами нових мостів, переходів, тунелів.

Борис Волифатійович вважав себе вихованцем трьох вузів: ЛІІЗТу, МІІТу та ДІІТу. У ДІІТі він пропрацював 38 років, з них 30 завдував кафедрою вишукувань, проектування і будівництва залізниць. Професор добре розумів, що керувати колективом можна за умови врахування історії та традицій інституту.

Створюючи історію своєї кафедри, Б. В. Яковлев звернувся до інженерів довоєнних випусків кафедри з проханням розповісти про минуле. Протягом 1980 року інститутська газета публікувала спогади випускників, які професор часто використовував у своїх лекціях. Вищою ознакою інженера-залізничника Б. В. Яковлев вважав інтелігентність. З цього приводу професор говорив: «Інтелігентна людина, у мою розумінні, – це не тільки той, хто має вищу освіту, знає свою спеціальність, вмів працювати, а насамперед той, хто має широкий світогляд, високу культуру, знає і любить літературу, музику, живопис, у стосунках з людьми уважний



Б. В. Яковлев на посаді заступника начальника Південної Туркестано-Сибірської магістралі

та ввічливий». Так сталося, що в 1982 році професор переїхав за станом здоров'я до рідних у Москву. Неперсодні свого 90-річчя він надіслав свої спогади до редакції університетської багатотиражної газети. Найбільшою своєю заслугою він вважав те, що майже вся кафедра складалася з його учнів. Перед від'їздом професор обійшов усі кафедри, дякуючи колегам за спільну багаторічну роботу. Відвідав і нашу кафедру історії. Розговорилися. Вчений згадав 50-ті роки минулого століття, коли він працював у Китаї, допомагаючи зарубіжним колегам налагоджувати справу підготовки інженерів-залізничників. Замислився і додав: «Особливо мені запам'яталася китайська мудрість, якої завжди дотримувалися і мій учитель Б. М. Веденісов: "Шукай у собі погане, а у людях – добре"».

Артем Куліш /Легенди ДІТТу (с. 65-69 скорочено)

Мой Учитель

В жизни каждого человека есть люди, которые определяют всю судьбу. Это, в первую очередь, родители. Особую роль в становлении каждого играют Учителя. Мне не сказано повзело, так как мои школьные учителя (первая учительница Анна Ивановна, учитель математики Алексей Трофимович, учитель математики и завуч Мария Ивановна, учитель русского языка Лидия Израильевна, учитель украинского языка и директор школы Татьяна Спиридоновна и другие) воспитали не столько любовь к знаниям, сколько любовь к жизни и людям.

Моя «взрослая» жизнь определилась главным моим Учителем Борисом Волифатьевичем Яковлевым. После 4-го курса мне надо было остаться для прохождения практики в Днепропетровске, так как летом ожидалось рождение ребенка. Я обратился с этой просьбой к Борису Волифатьевичу, и он сразу по-

шел мне навстречу. Потом я понял, что вопросы семьи для Бориса Волифатьевича всегда были если не на первом, то никак не на втором месте.

После возвращения из военных лагерей я пришел на кафедру, и Борис Волифатьевич предложил вместо Днепротранса поработать на кафедре лаборантом. Зарплата в этом случае была существенно меньше, но Борис Волифатьевич разрешил свободный график, чтобы я мог помогать жене с ребенком.

Так как я в то время уже «игрался» с компьютерами (тогда это были ЭЦВМ «Наири» и «Проминь»), Борис Волифатьевич предложил написать программы по основным расчетам, которые выполнялись в исследованиях и проектах на кафедре.

В сентябре Борис Волифатьевич предложил мне остаться после окончания обучения работать на ка-

федре преподавателем. Для меня это был полный шок. Преподавателем мне казались какими-то небожителями, а тут мне предлагают присоединиться к их семейству.

Борис Волифатьевич постоянно отслеживал работу каждого, и особенно мне доставалось за какие-то огрехи, особо жесткие требования были в вопросах грамотности. Борис Волифатьевич обладал каким-то врожденным чутьем в вопросах грамотного письма. После того как он поработал с текстом, материал можно было смело показывать любому редактору.

Я безмерно благодарен Борису Волифатьевичу за идею, которую он («подбросил») мне на 5-м курсе – заняться вопросами выправки кривых. Вот уже 37 лет я работаю с этой задачей и все больше и больше нахожу в ней нерешенных вопросов и проблем.

Необычайно интересной, с проблемами, научными «войнами»

оказалась моя работа под руководством Бориса Волифатьевича над кандидатской диссертацией. Именно поддержка Бориса Волифатьевича, который пользовался заслуженным уважением в среде специалистов на территории СССР, позволила мне выдержать достаточно серьезные бои со Всесоюзным научно-исследовательским институтом транспортного строительства.

В нашей семье Борис Волифатьевич являлся признанным авторитетом. Если я говорил, что в подобной ситуации он поступал так, то это было бесспорным аргументом.

Борис Волифатьевич прожил сложную, но яркую и интересную жизнь. Для сотен его учеников он был и остается Учителем, человеком, на которого равняешься во всех своих делах.

И. П. Корженевич

Засновник і видавець – Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна
Газета виходить щомісяця українською і російською мовами
Редколлегія: Корженевич І. П. (головний ред.), Польшко Т. В. (редактор), Котова О. С. (коректор)

Адреса редакції та видавця: м. 1201, вул. Лазаряна, 2, м. Дніпропетровськ, 49010
Контакти: телефон: 33-58-96, 9-65 (ДІІТ)
E-mail: dlt2000@ai-teleport.com
Макет газети розміщено на сайті: <http://www.dltvrv.com.ua>

Свідчення про державну реєстрацію цієї газети: видання №1071 від 27.03.2003 р.
Тираж: 100 прим.
Газета випускається на благодійних засадах, розповсюджується безкоштовно.

© ДІІТ «Історія» 2011