

# 70-річчю ДІІТа присвячується

## Нам 70 лет

Нам 70 лет! Это возраст немалый,  
И мирный наш поезд в грядущее мчит.  
Вы – гордость науки, надежда Державы,  
Несущие имя по жизни – ДИИТ!  
От порта Находка до города Чопа,  
От Белого моря до южных широт,  
Везде, где железная вьется дорога,  
Там каждый днитовца точно найдет.  
В далеком Нью-Йорке, Торонто, Париже,  
В Австралии, Греции, даже ЮАР  
Вы встретите тех, кто учился в ДИИТе,  
И там создает для страны капитал.  
Мы нашей историей можем гордиться,  
Сверкает на Знамени орден Труда,  
Но вечный покой будет нам только снится,  
Пока по дорогам бегут поезда!

*Доцент кафедри ЕВМ Косолапов А.А.*

ЭТО НАДО НЕ МЕРТВЫМ, ЭТО НАДО ЖИВЫМ

## День памяти

В субботний день 21 июня 1941 г. если не все то большинство людей нашей страны готовились хорошо провести завтрашний воскресный день. Но впереди была война.

22 июня, 59 лет тому назад фашистская Германия вероломно, без объявления войны, начала бомбить приграничные районы западных областей бывшего СССР.

12 часов. Министр иностранных дел Молотов В.М. в обращении к народу заявил: "...началась Великая Отечественная война. Наше дело правое, враг будет разбит. Победа будет за нами..." Как долгие годы путь к победе. К нему мы шли четыре года, в том числе и студенты ДИИТа. Уже через три дня после начала войны 25 студентов добровольно вошли в состав батальона Жовтневого района нашего города и стали на защиту своего Отечества. Затем этому примеру последовали более 700 студентов, часть из которых были направлены в артиллерийское училище. Так, Леонид Лебединец ушел на фронт с третьего курса, а Рувим Липовский со второго. После войны первый закончил ЛИИЖТ, а второй - ДИИТ. Оба защитили диссертации, стали доцентами и работали в ДИИТе. При обороне Днепропетровска погибли Павел Вишняцкий, Евгений Лазаренко, Мордух Склярский, Борис Выпирайленко, Виктор Лоттерштейн. Недавним студентом нашего института был Илья Ветров - будущий боец партизанского отряда. Он подрывал мосты, пускал под откос эшелоны врага с техникой и живой силой. После войны Ветров стал писателем. Студенты Демиденко А.Б. и Берман З.Г. после войны работали в родном институте доцентами. На их долю выпала честь форсировать Днепр у села Войсковое.

Многие из студентов, ушедших на фронт, не вернулись в родные пенаты. Студенты, преподаватели и служащие нашего института на собранные деньги изготовили мемориальную доску. В знак памяти и глубокого уважения к павшим и не вернувшимся с войны. Эта доска 22 июня 2000 г. была установлена у входа в старый учебный корпус. Честь открытия мемориальной доски была поручена ректору университета Пшинько А.Н. и председателю Совета ветеранов Днепропетровской области Каблукову В.А.

*В.Г. Сидоров – председатель  
Совета ветеранов университета*



## ПОЧЕТНЫЕ ВЫПУСКНИКИ ДИИТа

1. КОСТЮЧЕНКО Леонид Михайлович - Министр транспорта Украины
2. КИРПА Георгий Николаевич - Первый заместитель Министра транспорта Украины. Генеральный директор «Укрзалізниці». Выпускник аспирантуры ДИИТа
3. СОЛОВКОВ Юрий Петрович - Председатель Государственной таможенной службы Украины
4. КУЛЕСОВ Владимир Петрович - Начальник Главного управления локомотивного хозяйства «Укрзалізниці»
5. РУСТАМОВ Шаик Джаванширович - Начальник Главного управления перевозок «Укрзалізниці»
6. ГОЛОВАЦКИЙ Михаил Михайлович - Начальник главного управления кадровой, социальной политики и учебных заведений «Укрзалізниці»
7. МЕЛЬНИЧУК Василий Алексеевич - Начальник главного управления вагонного хозяйства «Укрзалізниці»
8. КОРНИЕНКО Владимир Владимирович - Начальник главного управления связи «Укрзалізниці»
9. ЛЕВИЦКИЙ Илья Ефимович - Начальник Одесской железной дороги
10. МОМОТ Александр Иванович - Начальник Донецкой железной дороги
11. ПИХ Богдан Петрович - Начальник Львовской железной дороги
12. СЛОБОДЯН Анатолий Васильевич - Начальник Юго-Западной железной дороги
13. ДАНИЛЕВСКИЙ Владимир Ильич - Генеральный директор «Укрзалізпрома»
14. СМАГЛИЙ Петр Андреевич - Генеральный директор «Держтрансобслуговування»
15. ЗЕМЛЯНОВ Владимир Борисович - Первый заместитель начальника Приднепровской железной дороги
16. РОГОВ Николай Васильевич - Первый заместитель начальника Донецкой железной дороги
17. ПЕТРЕНКО Леонид Никитович - Первый заместитель начальника Юго-Западной железной дороги
18. КИСЕЛЕВ Владимир Николаевич - Главный инженер Львовской железной дороги
19. ФИЛАТОВ Александр Валентинович - Главный инженер Донецкой железной дороги
20. МИШЕЧКИН Виктор Георгиевич - Первый заместитель начальника Главного управления информатики и статистики
21. МАЛЫШКО Илья Васильевич - Первый заместитель начальника главного управления электрификации и электроснабжения «Укрзалізниці»
22. ГАВРИШ Яков Тимофеевич - Первый заместитель начальника Главного управления пути «Укрзалізниці»
23. ОСТАПЮК Борис Ярославович - Заместитель начальника «Укрзалізничпостач»
24. ЗИМОВЕЦ Михаил Семенович - Начальник отдела транспорта и связи кабинета Министров Украины
25. КРАВЧЕНКО Татьяна Михайловна - Заместитель председателя Днепропетровской облгосадминистрации
26. КРУПСКИЙ Анатолий Федорович - Первый заместитель мэра г. Днепропетровска
27. КУДЕЛЯ Павел Александрович - Заместитель председателя Днепропетровского горисполкома
28. РУЧКА Петр Васильевич - Заместитель начальника Львовской железной дороги
29. ГОЛОВИН Виктор Николаевич - Заместитель начальника Приднепровской железной дороги
30. СВИНУХОВ Виктор Павлович - Заместитель начальника Приднепровской железной дороги
31. БЕХ Виктор Петрович - Представитель казначейства Украины на Приднепровской железной дороге. Заслуженный экономист Украины
32. КАЛИТЧУК Петр Васильевич - Начальник вагонной службы Львовской железной дороги
33. МОСЕНДЗ Анатолий Иванович - Начальник Днепропетровского госпредприятия по перевозке грузов и пассажиров (НОД-1)
34. БЕЗУГЛЫЙ Петр Васильевич - НОД-Ужгород
35. МЕЛЬНИК Валентин Александрович - НОД-Симферополь
36. СВИНАРИК Роман Григорьевич - НОД-Кривой Рог
37. СЕВЕРИН Станилав Федорович - НОД-Запорожье
38. СУЛИМА Станислав Дмитриевич - Представитель «Укрзалізниці» на Приднепровской, Донецкой и Южной дорогах
39. ДЕМИН Юрий Васильевич - Главный научный сотрудник, руководитель отделения динамики и прочности подвижного состава «Укрзалізниці»
40. ЧУМАК Валерий Викторович - Генеральный директор НПО «Днепропетровский электровозостроительный завод»
41. ГЕРАСЮТА Станислав Семенович - Генеральный директор Днепропетровского вагоноремонтного завода
42. ТАРАНЕНКО Сергей Дмитриевич - Председатель правления АО «Днепропетровский стрелочный завод»
43. ЭЙТУТИС Георгий Дмитриевич - Директор Киевского электровагоноремонтного завода
44. БЕРЗОН Лев Шлемович - Генеральный директор ОАО «Металлургтрансремонт»
45. ЛУКЪЯНЧИКОВ Виктор Николаевич - Генеральный директор ОАО «Укрэнергозащита»
46. ТАРАН Станислав Александрович - Командир Днепропетровской железнодорожной бригады
47. КОТЛЯРОВ Олег Михайлович - Начальник Днепропетровского метрополитена
48. САВИЛОВ Игорь Михайлович - Начальник Днепрогипротранса
49. СЕРБИН Анатолий Иванович - Начальник Днепрометропроекта
50. ПАЛИЙ Виктор Владимирович - Управляющий Дорстройтрестом Приднепровской железной дороги
51. МАСС Анатолий Михайлович - Помощник Генерального директора «Укрзалізниці»
52. РЕЗНИЧЕНКО Григорий Григорьевич - Главный инженер Запорожского электровозоремонтного завода
53. ЗОРИК Сергей Михайлович - Первый заместитель начальника Днепропетровского метрополитена
54. ФЕДОРЕНКО Владимир Иванович - Главный инженер Киевского метрополитена
55. ПАЛЬЧИК Владимир Николаевич - Заместитель главного инженера Киевметростроя
56. РЕДЬКА Иван Степанович - Начальник мостоотряда №2
57. БОГОМАЗ Георгий Иванович - Заведующий отделом Института технической механики Национальной академии наук и Национального космического агентства Украины
58. ЗБАРАЩУК Владимир Федорович - Председатель Индустриального райисполкома г.Днепропетровска
59. АЛИМОВ Анатолий Андреевич - Советник начальника Приднепровской железной дороги
60. ЕВДОКИМЕНКО Руслан Яковлевич - Советник начальника Приднепровской железной дороги
61. ОЛЕЙНИК Борис Степанович - Бывший начальник Юго-Западной железной дороги
62. АНОХОВ Игорь Васильевич - Бывший начальник Главного управления связи, энергетики и вычислительной техники «Укрзалізниці»
63. НАЗАРЕНКО Иван Демидович - Бывший начальник Конотопского отделения Юго-Западной железной дороги
64. КАБЛУКОВ Анатолий Агапиевич - Бывший генеральный директор ОАО «Укрчерметтранс»
65. КИСЕЛЕВ Алексей Николаевич - Начальник службы пути «Днепрогорэлектротранса»
66. БОКИЙ Борис Михайлович - Директор Днепропетровского завода МЖБК

Накануне юбилея к нам пришло письмо от Генерального директора ЗАО «Металлургтранс», «Заслуженного работника транспорта РФ», «Заслуженного работника морского транспорта РФ», «Почетного железнодорожника СССР», Лауреата Государственной премии СССР, Лауреата премии Совета Министров СССР, кандидата технических наук, академика транспортной академии Украины, члена-корреспондента Международной инженерной академии А.С. Хоружего. Публикуем его последнее вместе со стихотворением выпускника 1953 года Леонида Солонского.

Друзья мои! Окончив курс учебы,  
Желаем Вам «ни пуха ни пера»!  
Пусть будет нам навек воспоминанием  
Студенчества веселая пора.  
Когда с «азов» мы с вами начинали,  
Вступая в нашу дружную семью,  
Мы на себе серьезно испытали  
И трудность и ответственность свою.  
Как много было нами пережито  
Веселых, светлых, радостных минут.  
Поэтому, конечно, не забыть нам  
Тебя, ДИИТ, родной наш институт.  
Друзья мои! Мы позабыть не в силе  
Тех тополей воинствующий ряд,  
И вдоль аллей ряды каштанов чудных,  
И общежитий будничных фасад.  
А на досуге к полю стадиона  
Кого из нас не привлекал футбол!  
Ведь в памяти не сгладить ликований,  
Когда движенья забывали гол.  
Но самым главным делом повседневным  
Был многогранный, вдохновенный труд,  
И дни учебы, полные дерзаний,  
В странички жизни с гордостью войдут.  
Чтоб был наш край привольней и богаче  
И цвел под небом мирным голубым,  
Своей любимой матери-отчизне  
Все знания и силы отдадим.  
Пусть будет нам навек воспоминанием  
Студенчества веселая пора.  
Друзья мои! На новый путь вступая,  
Желаем вам «ни пуха ни пера».

Леонид Солонский

## Механічний факультет

Механічний факультет був одним із перших факультетів створеного в 1930 році Дніпропетровського інституту інженерів залізничного транспорту.

В свій час значний внесок в розвиток механічного факультету зробили декани: проф. В.М. Тверитін, доценти Г.Г. Бондарь, З.З. Рудяков, Е.З. Воскобойник, В.К. Бружкін та І.К. Мороз.

Загальна чисельність студентів факультету в останні десять років складала від 600 до 700 студентів. На факультеті працює 10 професорів та 40 доцентів.

На факультеті 7 кафедр. Із них три випускають. Це – «Локомотиви», «Вагони» та «Трикладна механіка» (остання є одночасно і загально-інженерною). Кафедри факультету «Теоретична механіка», «Будівельна механіка», «Технологія матеріалів» закладають основи підготовки майбутніх інженерів-механіків.

На факультеті функціонує дві галузеві науково-дослідні лабораторії: «Динаміка та міцність рухомого складу» і «Вагони». Факультет готує спеціалістів за напрямками «Залізнична та залізнична техніка» і «Інженерна механіка». Ці напрямки включають в себе такі спеціальності: «Рухомий склад та спеціальна техніка залізничного транспорту» (зі спеціалізаціями «Локомотиви» та «Вагони»), «Підйомно-транспортні, будівельні дорожні, меліоративні машини і обладнання».

Випускники факультету успішно працюють на залізницях та підприємствах по ремонту вагонів та локомотивів, а також в залізничних цехах великих металургійних комбінатів України, країн СНД та дальнього зарубіжжя.

В свій час механічний факультет закінчили: ректор ЛШЖТУ С.Я. Красковський, ректор університету (з 1971 по 1997 роки) професор В.А. Кабулюк, проректори з навчальної та наукової роботи професори С.П. Блохін, О.М. Савчук, Б.С. Боднар. Випускниками факультету є нинішній ректор університету – професор О.М. Пішінько, начальник Придніпровської залізниці в минулому С.Д. Суліма, начальник Головного управління локомотивного господарства Укрзалізниці В.П. Кулешов, а також начальники локомотивно- та вагоноремонтних підприємств, як на магістральному так і промисловому транспорті.

## Факультет «Организация строительства дорог и эксплуатация пути»

Строительный (до 1934 года - шляхово-будівельний, после 1934 - строительства железных дорог) факультет был переведен из Киева в марте 1930 года и с первых дней начал свою работу. В июне 1932 года, когда ДИИТ был реорганизован в два самостоятельных института, Строительный факультет вошел в состав института железнодорожного строительства (ДЗБПТ), а в мае 1933, когда реорганизацию отменили, опять в состав ДИИТа. В довоенные годы на факультете готовили инженеров по пяти специальностям: изыскания, проектирование и строительство железных дорог; реконструкция, ремонт и содержание железнодорожного пути; постройка мостов; гражданские сооружения (здания); водоснабжение и канализация. Деканами факультета в эти годы были Г.А. Чумаченко, И.Ф. Исаков. За первые десять лет существования ДИИТа выпуск на строительном факультете составил 1509 чел. или 49% от общего выпуска по институту.

Деканами факультета также были: доц. А.Г. Гальченко (1942-1945 г.г.); доц. С.В. Амелин (1945-1950); доц. П.И. Колесников, лауреат Сталинской премии (1950-1961); доц. Е.Н. Губенко (1961-1964 и 1976-1986 г.г.); доц. И.Ф. Исаков (1964-1967); доц. В.И. Шатерков (1967-1970); доц. В.У. Гоц (1970-1973); доц. Ю.Д. Волошко (1973-1976); доц. И.П. Корженевич (1986-1992); доц. В.П. Гнатенко (с 1992 г.).

В 1992 году факультет «Строительство железных дорог» был переименован в факультет «Организация строительства дорог и эксплуатация пути».

Среди выпускников факультета много руководителей министерств, крупных предприятий, проектных и научных заведений, ученых. Среди них: А.Ф. Подпаль, Г.У. Савченко – заместители МПС СССР; Н.Ф. Возненко – гл. ревизор по безопасности «Укрзалізниці»; В.А. Щерица – нач. Главного управления капитального строительства МПС РФ; А.А. Гвоздь – президент корпорации «Укрстр�итранс»; И.М. Савилов – директор «Днепротранс»; А.И. Сербин – директор «Днепротранс-проект»; А.М. Барзенков – нач. «Дальтрансстрой»; Н.П. Генов – зам. Генерального директора «Укрстр�итранс»; Я.Т. Гавриш – первый зам. Начальника Главного управления путевого хозяйства «Укрзалізниці» и др.

## Дорогие товарищи и друзья!

Примите сердечные поздравления со славным юбилеем - 70-летием создания и функционирования Днепропетровского института инженеров железнодорожного транспорта от одного из многотысячной армии специалистов-выпускников, которых институт направил народному хозяйству страны за 70 лет.

Мне выпала большая честь 50 лет назад поступить и успешно закончить ДИИТ в 1955 г. и не прерываясь продолжать сотрудничать с институтом по делам и проблемам, как взаимодействия магистрального и промышленного транспорта, так и по созданию технических средств для транспорта металлургии СССР.

Успех большинства выпускников-дипломатов - результат традиционно высокого уровня воспитательной работы и научно-педагогического потенциала преподавателей, лаборантов и руководства института. В нестандартных производственных ситуациях нас чаще всего выручала внеучебная подготовка в институте: общесоюзная работа, полученные навыки в кружках и секциях НИР, участие в лекторских кружках, авторство в стеновой и многотиражной газетах, в спортивной и художественной самодеятельности и др.

В памяти остались навсегда особая роль уважаемых воспитателей-товарищей, педагогического коллектива того времени и прежде всего: В.А. Лазаряна, В.Н. Тверитина, В.И. Штейн, Н.Г. Бондаря, Л.Н. Михневича, Е.М. Шафита, И.И. Никулина, И.Б. Сотникова, Д.Ф. Гоголева и др.

Как известно, большая заслуга в высоком авторитете института принадлежит выпускнику института, участнику ВОВ, моему другу профессору Виктору Агапиевичу Кабулюку, отдавшему много сил, знаний и умений делу развития социально-педагогической и исследовательской базы ДИИТа.

Трудно лучше выразить чувства выпускников, чем это сделали наши коллеги того времени, поэтические тексты которых (а вдруг не сохранились) направляю отдельным приложением.

Горжусь тем, что из рук руководства института я получил дипломы и инженера путей сообщения, и кандидата технических наук, и академика транспортной академии Украины.

Верится, что ДИИТ «перешел Рубикон» непростой перестройки и будет продолжать лидировать в соперничестве транспортных вузов стран СНГ, а подготовка специалистов для промышленного транспорта и тесное научно-практическое сотрудничество с ним, еще более повысят востребованность выпускников института не только государственными структурами, но и многими и многими фирмами и организациями на транспортных рынках и на рынке транспортных услуг.

Желаю Вам всем крепкого здоровья, творческого успеха и благополучия под общим мирным небом.

Ваш выпускник, инженер по эксплуатации железных дорог А. Хоружий

## Факультет «Управление процессами перевозок»

Подготовка инженеров ведется по специальностям: «Организация перевозок и управление на транспорте» с 1936 года, «Автоматика и автоматизация на транспорте» с 1989 года, «Транспортные системы» с 1995 года.

Факультет возглавляли деканы: с 1936 по 1937 г.г. – доц. Гальченко А.Г.; 1937-1971 г.г. – доц. Дзюра А.М.; 1971-1974 г.г. – доц. Лигоненко В.С.; 1974-1977 г.г. – доц. Орловский П.Н.; 1977-1982 г.г. – доц. Савенко А.С. С 1982 года до настоящего времени факультет возглавляет доц. Кизяков В.Я.

Выпускники факультета с успехом работали, а многие из них продолжают работать в различных отраслях народного хозяйства Украины, а также странах ближнего и дальнего зарубежья. Среди них: заместитель министра путей сообщения СССР Емец И.А., генеральный директор «Укрзалізниці» Железняк Л.Л. и Слободян А.В., первый заместитель генерального директора «Укрзалізниці» Петренко Л.Н., начальник железных дорог Алимов А.А. (Приднепровская), Олейник Б.Д. – (Юго-Западная), Левичкий И.Е. (Одесская), Паристый И.Я. (Московская), Макаренко И.Т. (Северо-Кавказская и Прибалтийская), начальник главного управления перевозок «Укрзалізниці» Рустамов Ш.Д., начальник Днепропетровского метрополитена Котляров О.Н., заместители начальников дорог Пих Б.П. (Львовская), Карпенко В.М. и Головин В.Н. (Приднепровская), Рогов Н.В. и Козак В.В. (Донецкая), главные инженеры дорог Подлинняк В.Г. и Землянов В.Б. (Приднепровская), начальники отделений Федченко А.Д. и Безуглый П.В. (Ужгородское), Северин С.Ф. (Запорожское), Мельник В.А. (Крымское), начальники служб Цупров С.П., Мовчан В.В. и многие другие.

Выпускники факультета стали известными учеными, получившими признание не только в странах бывшего СССР, но и за его пределами. Среди них профессора: Шафит Е.М. – заведующий кафедрой ЭВМ ДИИТа; Перепелко А.В. – бывший ректор УрЭМИИТа; Тиличенко А.Г. – бывший ректор ХабиИЖТа и другие.

## Факультет «Промышленное и гражданское строительство»

Подготовка инженеров по специальности «Промышленное и гражданское строительство» началась в 1955 году. Значительный вклад в становление и развитие факультета внесли деканы: с 1955 по 1957 г.г. – доц. Н.И. Воронков; с 1957 по 1959 г.г. – доц. Л.П. Егоров; с 1959 по 1965 г.г. – доц. В.В. Тимошенко; с 1965 по 1974 г.г. – доц. В.Г. Сидоров; с 1974 по 1987 г.г. – доц. В. П. Орленко; с 1987 по 1989 г.г. – доц. А.П. Ковалев; с 1990 г.г. – доц. И.И. Кирпа.

Подготовка специалистов ведется с учетом специфики решения вопросов проектирования строительства, эксплуатации зданий и инженерных сооружений на ж.д. транспорте. В рабочих программах фундаментальных и инженерных курсов учитывается мониторинг среды (экология, нагрузки и воздействия от подвижного состава, технологии и организация производства ремонтных строительных работ, охрана труда, безопасность жизнедеятельности).

За годы деятельности факультет осуществил 41 выпуск специалистов в количестве 3265 инженеров-строителей, которые были распределены на инженерные должности по заявкам железных дорог Украины и бывшего Союза, транспортных проектных и строительных организаций.

В данный момент выпускники факультета успешно работают в Украине, странах СНГ, США, Канаде, Германии, Греции, Израиле, Польше. Среди выпускников факультета, которые занимают ответственные посты, следует назвать таких: А.П. Омельченко – директор института «Днепротрансстрой»; В.В. Палий – управляющий трестом «Дорстрой» Приднепровской железной дороги; В.В. Коломоец – Председатель районного совета г. Днепропетровск; Ю.П. Соловков – Председатель Таможенного комитета Украины; Н.А. Радченко – доктор технических наук, научный работник института механики Академии наук Украины; Л.Ш. Сигал – доктор экономических наук, профессор, кандидаты технических наук Л.О. Коломоец, Н.И. Нетеса, С.С. Васенин, Е.И. Волков, В.С. Горбатов, Э.М. Либин, Т.М. Бугаенко, В.П. Сургузов и др.

В состав факультета входят 4 кафедры: организации и технологии строительного производства, зданий и строительных материалов; строительных конструкций; гидравлики и водоснабжения и три лаборатории.

## Факультет «Мосты и тоннели»

Подготовка инженеров по специальности «Мосты и транспортные тоннели» в Днепропетровском институте инженеров транспорта началась в 1930 году на Строительном факультете.

Факультет «Мосты и тоннели» основан в 1944 году. Значительный вклад в его развитие внесли деканы: с 1944 по 1951 г.г. – доц. Н.И. Воронков; с 1951 по 1954 и с 1961 по 1964 г.г. – доц. И.Д. Синитко; с 1954 по 1958 г.г. – проф. Н.Г. Бондарь; с 1958 по 1961 г.г. – доц. С.П. Горбатов; с 1965 по 1987 г.г. – доц. А.А. Хохлов. С 1987 года до настоящего времени факультет возглавляет доц. Н.М. Попович.

Выпускники факультета с успехом работают в Украине, странах СНГ, а также в Китае, Монголии, Венгрии, Болгарии, Канаде, США и других странах.

Среди выпускников факультета, которые занимали и занимают ответственные посты, следует отметить таких как: Уланов А.А. – сотрудник МИД СССР, Медведев К.М. – зам. Министра Транспортного строительства СССР, Котер А.А. – зам. нач. Главмостостроя Министерства транспортного строительства СССР, Бибин Л.А. – зам. председателя Госстроя СССР, Нестерчук Л.К. – зам. начальника Главмостостроя Министерства транспортного строительства СССР, Гречко Б.А. – зам. председателя Госплана УССР, Васюков П.А. – Герой социалистического труда нач. Мосмостостроя; Бондарь Н.Г. – академик АН УССР; управляющие трестами по строительству мостов Пустоход Е.Н., Кондуров В.С., Моисеев А.В., Блинков Л.С., Ануров Е.В., Шмидт В.И., Заблудовский В.З.; Горяинов А.И. – генеральный директор автообъединения КРАЗ; начальники мостостроительств – Редька И.С., Ольховик И.Д., Желябовский Н.В., Фундука М.В., Матисек В.Г., Гавриленко А.Е., Курочка Н.Г., Скачков А.И., Пелюгин С.А., Микиша А.В.; профессора – Яковлев Г.Н., Казакевич М.И., Гейзен Р.Е., Тимофеева Л.М., Лапидус Л., Блохин С.Е., Петренко В.Д.

На факультете 4 кафедры, две проблемные лаборатории. Подготовка специалистов осуществляется по специальности «Мосты и транспортные тоннели» по двум специализациям: мосты; тоннели и метрополитены.

## Факультет «Электрификация железных дорог»

Факультет – ровесник ДИИТа. Создан в 1930 году как «Электротехнический», который готовил инженеров по двум специальностям «Электрический подвижной состав» и «Электрооснащение электрических железных дорог». Первым деканом (заведующим) факультета был назначен доцент Кузнецов.

Деканами факультета работали: 1936-1937 г.г. – доц. Скоба А.Ф.; 1937-1941 и 1950-1971 г.г. – С.К. Латышев; 1944-1950 – И.Я. Рышковский; – доц. С.К. Латышев; 1971-1983 – доц. Л.В. Петрович, 1983-1985 г.г. – доц. Ю.К. Ивлев; с 1985 года до настоящего времени факультет возглавляет доцент Г.М. Чиликин.

С 1956 года факультет переименован в «Электрификация железных дорог» и возобновлена подготовка инженеров электроподвижного состава и электрооснащение электрических железных дорог. Сегодня в составе факультета семь кафедр, четыре из них выпускающие. Все кафедры возглавляются докторами наук, профессорами.

Среди выпускников факультета следует отметить: С.И. Костюченко – министр транспорта Украины, Р.Я. Евдокименко – начальник Приднепровской железной дороги, А.И. Момот – первый зам. начальника Приднепровской железной дороги, П.В. Ручка – заместитель начальника Львовской железной дороги, В.В. Чумак – директор ДЭВЗа, И.И. Рудевич, Г.Д. Эйтулис, В.А. Сандак, А.П. Мартыненко, А.И. Загородний, В.Д. Тараненко – директора крупных заводов по ремонту электроподвижного состава и железнодорожной техники, А.В. Филатов – главный инженер Донецкой железной дороги, В.И. Федоренко, А.Д. Петренко – главные инженеры метрополитенов г. Киева и г. Днепропетровска, С.М. Зорик – первый зам. начальника Киевского метрополитена, В.И. Данилевский – начальник Главка «Укрзалізниці» и многие другие.

## Факультет «Техническая кибернетика»

Факультет започаткован у 1965 році за ініціативою академіка В. А. Лазаряна на базі факультету «Електрифікація залізниць». Колишня назва факультету – «Обчислювальна техніка». Це один з перших факультетів в Україні і в колишньому СРСР, який розпочав підготовку інженерів в галузі обчислювальної техніки.

Успіхові в роботі факультету сприяло вдале об'єднання науковців. Могутня школа механіків, яку очолював академік В.А. Лазарян і яка базувалась на кафедрах будівельної та теоретичної механіки і на великій науково-дослідній лабораторії динаміки та міцності рухомого складу; кафедра прикладної математики під керівництвом доктора фізико-математичних наук, професора О.І. Єгорова; кафедра електронних обчислювальних машин під керівництвом доктора технічних наук, професора С.М. Шафита, - всі ці кафедри й лабораторії ввійшли до складу факультету і створили міцний науковий потенціал, який дозволив факультетові з перших кроків роботи вести підготовку спеціалістів за такими напрямками: спеціалісти з прикладної математики загального плану, з механіки та програмування; спеціалісти з розробки та експлуатації ЕОМ з підготовкою в галузі схематехніки й архітектури ЕОМ та програмування.

За цими основними напрямками готували спеціалістів протягом тривалого часу. Випускники факультету чекали на обчислювальних центрах залізниці, підприємств, у науково-дослідних інститутах, вони працювали на заводах - виробниках ЕОМ та інших заводах. Випускники успішно працюють не тільки в Україні, а й в країнах СНД, Німеччини, Австралії, США та інших державах. Наші вихованці працюють викладачами вузів і технікумів, на відповідальних посадах в галузі залізничного транспорту та інших галузях.

Сьогодні факультет готує спеціалістів за фахом: програмне забезпечення автоматизованих систем; комп'ютерні системи та мережі; економічна кібернетика. До складу факультету входять такі кафедри «Електронно-обчислювальні машини», «Комп'ютерні інформаційні технології», «Прикладна математика».

## Факультет «Економіка і менеджмент на транспорті»

Начинаючи з 60-х років в університеті ведеться підготовка інженерів-економістів на факультеті безотрывной форми освіти. С 1992 року почалась підготовка студентів по спеціальності «Учет и аудит», закріпив її за факультетом «Управление процессами перевозок». В апреле 1995 року був утверджен учебный план и получена лицензия на подготовку специалистов по специальности «Транспортный менеджмент».

В июне 1995 года был образован факультет «Экономика и менеджмент на транспорте». Декан факультета доцент Романко В.И. В состав факультета вошли кафедры «Экономика транспорта», «Учет и аудит», «Экономическая теория».

В настоящее время на факультете обучается более 400 студентов, из которых почти половина на платной основе.

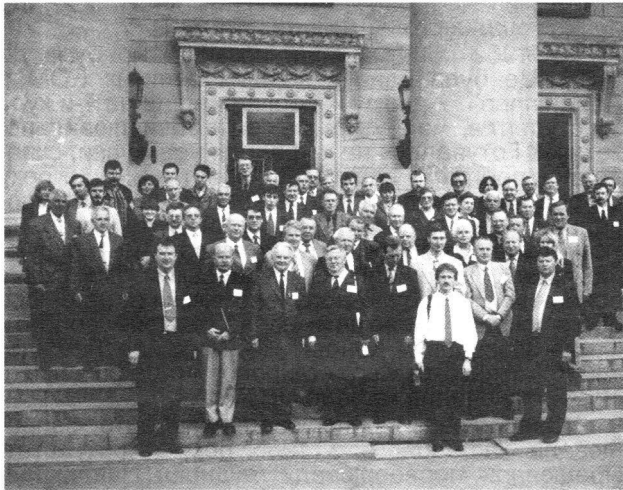
Первый выпуск студентов специальности «Учет и аудит» в количестве 46 человек состоялся в июне 1997 года. Значительная часть выпускников направлена на предприятия Министерства транспорта. За эти годы шестьдесят выпускников факультета получили дипломы с отличием. Постоянно совершенствуется материально-техническая база кафедр факультета.

Созданы предметные аудитории, а при кафедре «Экономика и менеджмент» (так кафедра именуется с 1996 года) работает компьютерный класс.

На кафедрах факультета работают три профессора, один доктор экономических наук, 13 доцентов, кандидатов экономических наук.

## ПРОБЛЕМИ МЕХАНИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Десятий раз в последние годы с периодом 4 года в ДИИТе прошла конференция, которая привлекает внимание многих ученых и инженеров. Ее организаторами по-прежнему являются ДИИТ и ИТМ НАН Украины. Эта конференция была посвящена 70-летию ДИИТа и 90-летию со дня рождения академика Всеволода Арутюновича Лазаряна, который стоял у истоков этих встреч. В 1969 году в Днепропетровске состоялся совещание, посвященное скоростному транспорту. Оно и стало началом подобных конференций.



Доклады на конференцию представили 53 организации Украины, России, Беларуси; среди них университеты и академии, отраслевые и академические научные институты, конструкторские бюро, железные дороги, производственные объединения и акционерные общества в области транспортного машиностроения. В докладах нашли отражение актуальные вопросы, связанные с безопасностью движения поездов, их автоведением, ресурсосберегающими технологиями вождения поездов, взаимодействием подвижного состава и пути и износом пары «колесо-рельс», высокоскоростным железнодорожным транспортом, прочностью подвижного состава и пути и, в частности, продлением срока службы отработавшего уже свое подвижного состава.

Широка география конференции. Есть доклады из: Днепропетровска (ДИИТ, Трансмаг, НМета, НГАУ, ИТМ, ИГТМ НАНУ, Приднепровская ж.д., НПО «ДЭВЗ», УЭЛНИИ, Агроуниверситет, ГП ДОСЖТ, ИСЦ «Югтест», ДГУ, Укрпромтрансмаг), Днепродзержинска (АО «Днепроввагонмаш», ДГТУ), Донецка, Киева (КИТ, КГУ, Укрзалізниця, Юго-Зап. ж.д.), Кременчуга (УкрНИИВ, КПИ), Львова (Львов. ж.д., ЛФ ДИИТа), Луганска (ВУГУ, ОКБ «Транспортер»), Харькова (ХГАЖТ, НПО «Вибротранс»), Мариуполя (Азовмаш); Москвы (ВНИИЖТ, МИИТ, АО «ЗРЭПС», ЦВ МПС), Санкт-Петербурга (РГУПС), Брянска (БГТУ, АО «БМЗ-Вагон»), Коломны (ГУП ВНИТИ МПС), Екатеринбурга (УО ВНИИЖТ, Нижнего Новгорода (НИЦ-

Путь), Ростова-на-Дону (РГУПС), Иркутска (ИРИИТ) и Гомеля (БелГУТ), Минска (БГПА).

Представлены доклады из Великобритании (Манчестерский технический университет), Германии (Консультационное бюро), Италии (Политехнический университет Рима), Ирана (Департамент жел. дорог), Польши (Варшавский, Краковский, Познанский политехнический университеты, Польская Академия Наук), Словакии (Жилинский университет), США (фирма А.Стаки), Швеции (Королевский технологический институт), ЮАР (Динамика железнодорожных систем).

Среди докладчиков - всемирно известные ученые и инженеры. Достаточно сказать, что в состав оргкомитета входили: доктор М.Берг (Швеция), профессор Ю.П. Броненко (С.-Петербург), П.Т. Гребенюк (Москва), В.Ф. Ушкалов (Днепропетровск), В.Д. Хусидов (Москва), Г. Шеффель (ЮАР) и ряд других видных ученых. Председательствовал на конференции проректор ДИИТа, профессор Е.П. Блохин, руководитель и хранитель традиций школы механиков, заложенной академиком В.А. Лазаряном.

Приятно, что этот форум проходил в университете, который отличается своими традициями, научными школами, выпускниками и который, по мнению украинской молодежи в возрасте от 16 до 25 лет, занимает 22 место среди трехсот институтов, университетов и академий Украины. В университете, который выполняет большую часть научно-технических разработок по заказам железных дорог.

Й.Г. Барбас

Неодноразово в нашій газеті ви читали матеріали з рубрики «Легенди ДІІТу». Веде рубрику доцент кафедри українознавства Артем Іванович Куліш. Сьогодні до вашої уваги пропонуємо ще деякі його спогади, пов'язані з історією ДІІТу.

### Перший професор дііту



Весна 1930 року видалась для Нікандра Михайловича Федіченка і радісною і тривожною. З одного боку 23 березня уряд України створив на базі політехнікуму інститут інженерів залізничного транспорту, а з іншого - Наркомат шляхів сполучень СРСР виявляв скептичне ставлення до рішення українського уряду. У Москві вагались, чи транспортний вуз саме у Дніпропетровську, чи може розвивати Київський інститут шляхів сполучення, який тільки вийшов зі стін Київського політехнічного інституту. Складалась дивна ситуація: план прийому новому дніпропетровському вузові був вже доведений, а відповідного розпорядження не було, а тому не було і фінансування.

Направлені у Дніпропетровський вуз викладачі та студенти були у розпачі. Н.М. Федіченко, як він розповідав мені, розумів, що коливання залізничного наркомату пояснювались відсутністю у новому вузі навчально-матеріальної бази, контингенту студентів старших курсів і, нарешті, науково-педагогічних кадрів.

Ось у цих трьох головних напрямках і почав діяти Н.М. Федіченко. Головною перемогою стало те, що в червні 1930 року Наркомат шляхів сполучення нарешті визнав ДІІТ своїм і відкрив фінансування.

Тепер створення навчальних корпусів, гуртожитків залежало лише від темпів розробки проектно-документації та самого будівництва. У цьому напрямі «неистовий Нікандр» розвив прямо такі шалені темпи. Вирішилась і проблема з контингентом студентів. Набрали перший курс, а на старші зарахували студентів-будівельників з Київського інституту транспорту, з Дніпропетровського, Одеського, Луганського технікумів. Що стосується професорсько-викладацького складу, то було вирішено брати на роботу кращих. Зрозуміло, що для транспортного вузу насамперед потрібно було підібрати вченого-механіка, як кажуть у народі, механіка від бога. Саме таким для ДІІТу став Абрам Савелійович Локшин. Молодий

професор (усього 37 років) прийшов до ДІІТу з гірничого інституту і став першим завідувачем одразу двох кафедр - будівельної механіки і, за сумісництвом, теоретичної механіки.

ДІІТові, безумовно, поталанило тому, що А.С. Локшин заклав міцний фундамент діітівської школи механіки. І справа не тільки у визначенні наукової спрямованості, але й у укріпленні зв'язків з іншими кафедрами та дисциплінами, які викладались в інституті. Це з його легкої руки викладачі кафедри будівельної механіки викладали дисципліни інших кафедр. Це давало можливість кафедрі не відриватись від інженерно-технічних реалій.

Це професор А.С. Локшин вчив уважно, шанобливо працювати з молоддю. На кафедрі результативно працювала аспірантура, кожний викладач активно працював по удосконаленню навчального процесу та його методичному забезпеченню. Його учнями були академік Всеволод Арутюнович Лазарян, професор Сергій Іосипович Коношенко, доценти Євген Львович Стамблер, Петро Сергійович Бодянов.

Коли професор Локшин пояснював чи навчальний матеріал на лекції, чи наукову проблему на семінарі або конференції все набувало чіткої визначеності, усі розуміли найскладніші питання. Особливо це допомогало роботі над дисертаціями молодим викладачам. Тішилось серце вченого тим, що в ДІІТі серйозне ставлення до теоретичних дисциплін ставало доброю традицією. З радістю сприйняв звістку у 1934 році, що проведені з ініціативи ДІІТу академії з теоретичних дисциплін проти студентів гірничого, металургійного, інженерно-будівельного інститутів принесли перемогу студентам-діітівцям.

І раптом у 1934 році смерть обірвала життя професора. Це була перша трагічна втрата. І тому на вченій раді начальник інституту запропонував поховати першого професора ДІІТу перед новим навчальним корпусом - хай професор Абрам Савелійович Локшин буде завжди зі студентством. І зараз на могильній плиті під великою ялинкою можна прочитати

«Професор Абрам Савелійович Локшин  
1893 - 1934 рр.»

А.І. Куліш

### дііт і землетрус у Арменії

У грудні 1988 року слово Арменія стало пов'язуватись з великим людським горем. Землетрус забрав життя тисяч людей, залишив півмільйона мешканців міст та багатьох сіл Арменії без житла.

Згадує колишній декан факультету «Будівництво залізниць» Іван Петрович Корженевич: «Мене глибоко схвилювало повідомлення про страшний землетрус в Арменії. Зйомки зруйнованих будівель, показаних на телебаченні, вражали як фахівця-будівельника масштабами руйнувань. Подумалося, що потрібно вже завтра на факультеті закликати і викладачів, і студентів до акту милосердя і зібрати кошти потерпілим. Але, коли я вранці прийшов на роботу, мене чекав студент Богдан Калінчук. Він розповів, що за ніч у гуртожитку студенти-будівельники розробили найдетальніший план створення спеціального будівельного загону ДІІТу, який повинен виїхати до Арменії на допомогу.

Передбачалось, що управління Придніпровської залізниці виділить студентам спеціальний вагон. Б.Калінчук мав реєстр усіх необхідних інструментів, спецодягу, перелік продуктів, білизни, миючих засобів, посуду, води, палива з тим, щоб забезпечити автономне життя студентського загону. Цієї ночі в гуртожитку визначили не тільки кількісний склад загону, а і уклали поіменний список з урахуванням будівельної спеціальності кожного студента. Командиром загону став Б.Калінчук, комісаром - Г. Арутюнян, керівником - аспірант А. Патласов.

Діітівський загін став одним з перших будівельних загонів, які прибули до Арменії. Працювали і в день, і в ночі, чесно працюючи заслужили повагу населення і з гідністю виправдали ім'я студентів ДІІТу.

А.І. Куліш

### Діітівський філософ

У музеї історії університету зберігаються деякі речі політрука Фраймана Ханана Павловича та документи, що свідчать про його бойовий шлях у діючій радянській армії у 1941-1945 рр.

Цього невеличкого на зріст студента, а потім викладача ДІІТу, знали та любили багато поколінь діітівців за його спокійну розсудливість, м'який гумор, вміння не займати крайні агресивні ідеологічні позиції.

Ще в 30-ті роки, особливо після надрукування книги «Короткий курс історії ВКП(б)» під редакцією самого Сталіна, активно стала пропагуватись ідея про виключну роль у житті радянського суспільства марксистсько-ленінської філософії. Філософія стала предметом особливого піклування з боку Центрального Комітету компартії. Майже щорічно виходили відповідні постанови, які викривали збочення у радянській філософській думці. Для того, щоб стати філософом потрібно було закінчити спеціальні навчальні заклади і опанувати наукою над усіма науками - марксистсько-ленінською філософією.

Не дивлячись на це, випускник механічного факультету ДІІТу Х.П. Фрайман вирішив стати філософом. Вже на 5-му курсі його запросили працювати викладачем філософії, враховуючи і те, що до вступу в ДІІТ він закінчив Житомирський інститут народної освіти і мав спеціальність вчителя. Маючи до того ж міцну діітівську фізико-математичну підготовку, він зацікавився філософськими проблемами вчення Лобачевського, творця «неевклідової геометрії». Кандидатська дисертація на цю тему була Х.П.Фрайманом захищена з успіхом. Це викликало у багатьох діітівців почуття гордості: «Хай знають наших? Нам, діітівцям під силу підкорити не тільки інженерні науки, а й хвалену філософію».

На мій погляд, особливістю партійної та громадської поведінки Х.П. Фраймана став біблійський заповіт: «Не судіть самі, да не судимі будете». Залучити Ханана Павловича до роботи будь-якої комісії по перевірці діяльності окремої особи чи організації була справа неможлива. Невеликий у нього перелік надрукованих наукових праць, але лектором він був просто чудовим. Ті, хто прослухав у Ханана Павловича лекційний курс, назавжди запам'ятали його вміння просто і зрозуміло пояснювати найскладніші філософські категорії. У своїй вступній лекції він розповідав, наприклад, притчу про півня, який у гнощі надібав зернятко перлини. «Отак німецький філософ Гегель наробив дуже велику купу, а в ній довго ризав К. Маркс і знайшов зерно перлини, яке і назвав матеріалістичною діалектикою». І таких перлин, яскравих образів, порівнянь у Ханана Павловича було чимало.

Тому, коли зустрічаються випускники ДІІТу 40-60 років досить часто можна почути: «А пам'ятаєш, як Ханан на лекції розповідав...» Нехай пам'ять людська буде вічною.

А.І. Куліш - доцент кафедри українознавства

## Перший будівничий дііту

У березні 1930 року було прийнято рішення українського радянського уряду про утворення Дніпропетровського інституту інженерів залізничного транспорту.

Студенти, викладачі, співробітники - колектив інституту - утворився швидко. А от проблема розміщення інституту встала дуже гостро. Перший начальник інституту Нікандр Михайлович Федіченко винайшов своє вирішення цього питання: вийти за межі міста і побудувати комплексне вузівське містечко.

Місвиконком виділив ділянку у 27 гектарів, тобто таку площу, яку займав Московський Кремль з його церквами, палацами, урядовими установами. Це означало, що до містечка треба було прокласти шляхи, залізничну колію, водопровід, електрику, каналізацію тощо. Проектні роботи велись під керівництвом молодого архітектора М.Барща (до речі, він є одним з авторів пам'ятника підкорювачам космосу у Москві). Проектування ще не закінчилося, а будівельні роботи вже розпочались. Н.М.Федіченко вимагав шалених темпів у роботі. Для першої споруди потрібен був кваліфікований виконавець робіт, який би мав добру освіту, був у змозі самостійно приймати технічні рішення. Такою людиною став Федоров Олексій Федорович. Цей тридцятирічний виконроб був родом з Лоцманської Кам'янки, свого часу закінчив будівельний технікум, мав неабиякий практичний досвід роботи на будівництві.

Першим почали будувати гуртожиток №1. До Олексія Федоровича з Лоцман'янки потягнулись найматись на роботу його односельчани. Вони стали першими землеробами, теслярами, грабарями, чорноробочими.

У ті часи в архітектурі панував конструктивізм. Уся конструкція будівлі не мала будь-яких архітектурно-художніх прикрас. Але архітектор М. Барщ дуже оригінально вирішив перспективу гуртожитку, використавши до проекту ротонди. Напівкруглі виступи пом'якшували контури будівлі, створювали враження динамічного руху у напрямі до головного навчального корпусу. Це, безумовно, додавало ускладнену у роботі виконроба О.Ф. Федорова, але поверхи гуртожитку зростали з кожним днем. Навчальний рік у 1931 році студенти розпочали у гуртожитку, де вдень навчались.

Але надалі Олексій Федорович вже не будував ДІІТ. Його направили на партійну роботу у Чернігівську область, де у 1938 році він став секретарем обкому партії. З початком війни з фашистською Німеччиною під його проводом діяло одне з найбільших партизанських з'єднань, яке завдало нищівних ударів по німецьким гарнізонам, військовим комунікаціям. Цей бойовий шлях партизанського з'єднання Олексія Федорович яскраво змалював у книзі «Підпільний обком діє». Після війни Батя, як поважливо називали його партизани, знов повернувся на партійну роботу, а з 1957 по 1979 рік працював міністром соціального забезпечення України. Згодом очолив Ряду ветеранів партизанського руху України.

О.Ф.Федорову, як двічі Герою Радянського Союзу, у його рідному місті Дніпропетровську, у парку П.Т.Глоби поставлений бронзовий бюст.

Олексій Федорович у післявоєнні роки був частим гостем у нашому інституті і вважав себе одним з перших діітівців. Я думаю, що згодом і на нашому гуртожитку №1, який зараз після капітального ремонту повернувся у свої молоді 30-ті роки, з'явиться такий надпис:

«Керівником будівництва цього гуртожитку у 1930-1931 рр., першої споруди діітівського містечка, був Олексій Федорович Федоров, який у роки Великої Вітчизняної війни став двічі Героєм Радянського Союзу, командиром одного з найбільших партизанських з'єднань України»

*А.І. Куліш*

## ДИІТУ - 70!

70 лет - прекрасная дата

Сколько всего изменилось с тех пор

Создал ДИИТ огромное плато,

Выпустил много выпускников.

Были победы, бои, поражения,

Матчи в футбол и решающий час

Много зачетов, декана терпенье

Был и исписанный ручками стол.

Ленты по разработке состава

Станции, схемы железных дорог

Ночи студенту всегда было мало,

Чтоб покорить бы учебу он смог.

Строитель, механик, электрик, эколог,

Пегасы, ВТ, УПП, мостовик,

У каждого жизненный путь еще долог,

У каждого будет свой радостный миг.

ДИИТ нам поддерживать силами надо

Какой тут еще может быть разговор,

Ведь 70 лет - немалая дата,

А сколько всего изменилось с тех пор...

*Студ. 414 гр. Климчук Татьяна*

Засновник - Дніпропетровський державний технічний університет залізничного транспорту.  
Адреса редакції: 320010, м. Дніпропетровськ, вул. Академіка Лазаряна, 2, к. 3401  
Редколегія: Корженевич І.П. (головн.ред.), Полішко Т.В. (редактор), Куліш А.І., Єлов В.П.

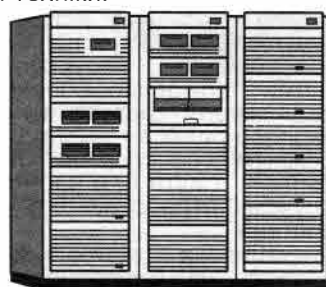
Всеволод Арутюнович Лазарян як керівник наукової школи механіків ДІІТу, як дослідник таких архітектурних динамічних процесів, які відбуваються на залізничному рухомому складі, добре розумів необхідність застосування різної обчислювальної та моделюючої техніки.

Така техніка з його ініціативи почала активно використовуватись вже з кінця 50-их років. Але мрією Всеволода Арутюновича була велика електронно-цифрова обчислювальна машина «Урал-1». Їх почали випускати в Пензі і розподіляти поштучно з дозволу урядових установ. Придбати новеньку ЕОМ було і теоретично, і практично неможливо. Де вихід? Всеволод Арутюнович зібрав діітівський штат: «Думайте! Шукайте! Давайте пропозиції». І думали, і гадали. І придумали ось що.

На підході в науково-дослідних інститутах була вже готова машина «Урал-2». Першими претендентами на неї будуть Міністерство шляхів сполучень СРСР та столичний вуз МІІТ. Хай отримують, а нам продадуть «Урал-1».

Але розуміли і те, що «Урал-1» ніколи ДІІТу не дадуть. Це ж буде скандал, адже університети України, провідні технічні вузи Києва, Харкова, Львова, Одеси не мають машини, а ДІІТ вже буде з ЕОМ.

Знову думали... і знову знайшли рішення. «Урал-1» купує одна з найбільших за своїми економічними показниками залізниця - Придніпровська. ЕОМ буде власністю дороги (хто посміє заперечити цьому?), а розміщатись буде в ДІІТі. В.А. Лазарян добре усвідомлював, що пройде декілька років, і великі обчислювальні машини стануть повсякденною технікою, для обслуговування якої будуть потрібні інженерно-технічні кадри. «Їх буде готувати ДІІТ і це будуть висококласні фахівці!» - так заявив В.А. Лазарян колективу інституту. Для цього сам інститут повинен мати науковців високого гатунку.



## Перша ЕОМ у ДІІТі

І тут було прийнято екстраординарне рішення: відібрати 5-6 студентів ІІІ курсу електрофаку та направити їх на завод, що випускав ЕОМ, з тим, щоб вони до цурочки, до кнопочки вивчили цю машину; а на її базі з допомогою заводських фахівців, протягом 1961-1962 років готувати всі лабораторно-практичні заняття, курсові роботи. Таких студентів-ентузіастів знайшли. Серед них Залеський А. (зараз кандидат технічних наук, співробітник інституту механіки), Музикін В., Хмарський Ю. (доценти ДІІТу), Момон А. (інженер обчислювального центру ДІІТу).

У 1962 році машина «Урал-1» прибула до ДІІТу. Це була одна з перших великих ЕОМ в Придніпров'ї. У цьому ж році прийняли на 1-й курс 50 студентів, майбутніх фахівців обчислювальної техніки. Готувались на кафедрах нові курси, складались програми практичних занять. З 1965 року цю роботу очолила кафедра електронно-обчислювальних машин (ЕОМ), при якій була створена навчальна лабораторія обчислювально-вирішувачих пристроїв на чолі з Ю.І. Хмарським. Підготовку основних курсів було доручено таким (я не боюсь цього слова) видатним педагогам, як доценти Сергій Йосипович Коношенко, Михайло Леонідович Коротенко та Євген Миронович Шафіт, який з 1964 року очолив кафедру ЕОМ.

Запрацював обчислювальний центр, запрацювали кафедри, а з 1966 року і факультет. Працювали, переборювали труднощі. Наприклад, в обчислювальному центрі тоді ще не було кондиціонерів, а машина працювала на електронних лампах, температура в залі іноді сягала за 40°C.

Був і такий, як свідчить легенда, казус. У машині з різною швидкістю, з різним навантаженням «проганяли» локомотиви, вагони, платформи тощо. Коли ознаямились з першими результатами, у науковців запоморочилась голова. Тільки не від перегріву, а від безглуздя, яке видала «нагора» машина. Виявилось, що на роботу ЕОМ впливало радіовипромінювання сусідньої з ДІІТом радіовежі. Змушені були на стелі та стінах закріпити сітку-екран, і машина перестала «казитись». А згодом з'являється ЕОМ на напівпровідниках. Але це вже інша розповідь.

*Доцент кафедри українознавства А.І. Куліш*

## ДИІТУ - 70, а нам только 25

*Пройдут года и БАМ нам станет снится*

*Но он не повторится никогда*

*Полетом дальним самой синей птицы*

*Умчались дни надежды и труда*

*Но юностью отважною отмечен*

*И благодарной памятью спасен*

*Бам больше не погибнет, будет вечен*

*Он на века и был сооружен*

1975 год! Ура! Едем строить БАМ!

Пятнадцать молодых парней и девчонок окончивших ДИИТ поехали строить Байкало-Амурскую магистраль.

Были трудные времена, приходилось осваивать новое: деревянные мосты, временные здания, осваивалась новейшая техника, применялись новые инженерные решения и технологические приемы. Здесь мы обрели простор для приложения своих сил и возможностей, нам нечего стыдиться.

Но все мы выжили благодаря знаниям, полученным в родных стенах ДИИТа. Особенно полезными были лекции по земполотну у проф.

## Вступайте в ДІІТ !

ДІІТ здійснює понад плановий прийом за контрактом на усі традиційні залізничні спеціальності, а також сучасні престижні економічні, комп'ютерні та екологічні спеціальності денної та безвідпривної форм навчання.

## Діітівська «брехаловка»

Не знаю, з яких пір в ДІІТі почала діяти «брехаловка», але у 50-60 роки вона була вже знаменитою серед студентів не тільки нашого інституту, але й вузів міста.

1 квітня, в цей загальноєвропейський день дурнів, сміху, гумору, жартів перед балконом першого гуртожитку збирався величезний студентський натовп.

У певну годину на напівкруглий балкон гуртожитку виходили одягнені в екзотичне лахміття організатори «брехаловки». Один з них оголошував відкриття «брехаловки». Додавався величезний, багатометровий паперовий свиток і зачитувався віршований текст про події, які сталися за минулий рік, про проблеми, що турбували студентський загаль. Перепадало усім: ректорові, деканам, викладачам, дирекції їдальні, гуртожитків і, безперечно, студентам. Відзначалися і успіхи у спорті, художній самодіяльності.

На дотепні вислови публіка реагувала самовіддано. Над діітівським містечком лунав здоровий козацький регіт. І тільки після цієї урочистої частини розпочинався першоквітневий футбол.

Студенти, повіривши у «хрущовську відлигу» 1956-1959 років, почали від широкого серця критикувати і високе, і надвисоке начальство. Це властям дуже не сподобалось і, на мій погляд, у 1960 чи 1961 році, титанічними зусиллями владних структур діітівська «брехаловка» була придушена. В «живих» залишився один першоквітневий футбол, який вже втратив свою змістовну, найбільш цікаву частину цього студентського дійства.

*А.І. Куліш*



Контактний телефон 77-61-848  
E-mail: diit2000 @ a-teleport.com  
Свідоцтво ДП №644 від 03.06.99 р.  
Газета набрана і зверстана в редакції, надрукована в друкарні «Арт-Пресс»

Точка зору авторів може не збігатися з позицією редакції  
Редакція не відповідає за зміст реклами  
азета випускається на благодійних засадах, розповсюджується безкоштовно  
Наклад 2000 примірників