

**Ленинградский институт инженеров
железнодорожного транспорта
в годы
Великой Отечественной войны**

Часть II

В институте была организована специальная Оборонная комиссия, в которую вошли крупнейшие ученые: Д. Д. Бизюкин, И. Я. Манос, Я. М. Гаккель, В. Н. Евреинов, А. В. Ливеровский, В. П. Петров, А. М. Фролов. Оборонная комиссия предложила создать несколько бригад из ученых, которые оперативно выполняли бы задания Военного Совета и дорог Ленинградского узла.

В августе 1941 года при ЛИИИТ¹е была организована из
лучших профессоров оборонная комиссия под председательством
профессора Бизюкина Д.Д. в составе академика Фролова А.М.,
профессоров: Гаккель Н.М., Евреинова В.Н., Петрова В.П., Мапос
и Ливеровского А.В. Секретарем комиссии был ассистент
Карсеев М.А. Комиссия обратилась к сотрудникам института с
просьбой вносить свои предложения по оборонным вопросам по
поводу непосредственной помощи Красной Армии. Со своей
стороны ряд членов комиссии /академик Фролов А.М., профессор
Ливеровский А.В., Гаккель Н.М. и другие/ внесли свои предложения.
Комиссией были рассмотрены десятки изобретательских предло-
жений, из них 17 было использовано в Красной Армии и на дорогах
Ленинградского узла.

В числе предложений были:

- 1/ Доктора Смелова Н.В. и ассистента Карсеева М.А. по
защите паровозов от воздушных налетов.
- 2/ Проф. Ливеровского А.В. по противотанковым заграждениям
в лесной и безлесной местности.
- 3/ Доктора Карпова К.Н. по увеличению сферы действия зенит-
ной артиллерии.
- 4/ Проф. Гаккель Н.М. по устройству переправ для танков
через реки.
- 5/ Доктора Храмова по обнаружению самолетов при помощи
высокочувствительных болометров и многие другие.

Под руководством комиссии был разработан ряд проектов
новых железнодорожных линий и веток, необходимость в которых
была обусловлена захватом противником отдельных железнодорож-
ных участков, примыкающих к Ленинградскому узлу.

Начальнику МММТ/а.

ВЫПИСКА

46

ИЗ ПРИКАЗА НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

№ 15/а

гор. Ленинград

5 марта 1942 г.

"О ПРОВЕДЕНИИ ОСУШИТЕЛЬНЫХ РАБОТ НА СТАНЦИИ КУШЕЛЕВКА
ОКТЯБРЬСКОЙ ЖЕЛ. ДОРОГИ"

Для отвода грунтовых вод и осушения станционной площадки на ст. Кушелевка --

П Р И К А З И В А Ю:

1. Начальнику Строительства № 5 тов. ЗУБКОВУ произвести работы по отводу грунтовых вод и по приведению в порядок системы дренирующих и водоотводных устройств на ст. Кушелевка.

Производство работ по осушению территории ст. Кушелевка разбить на две очереди:

а/ К работам первой очереди отнести: очистку станционной площадки от льда, ремонт и углубление существующих открытых осушительных канав и устройство временного водоотлива.

б/ К работам второй очереди отнести: постройку нового бетонного коллектора с присоединением его к существующей дренажной системе и с включением к городской канализации.

Также комиссия занималась рассмотрением проектов ученых, которые могли быть использованы в военное время. За период войны институтом было выполнено более 600 экспертиз, консультаций, обследований и других мероприятий в помощь производству и фронту.

50

РАБОТА КОМИССИИ ОБОРОНИХ ПРЕДЛОЖЕНИЙ И
ИЗОБРЕТЕНИЙ.

1. Организация комиссии

Комиссия организована по приказу начальника
Института от 4 сентября 1941 г.

Состав Комиссии: проф. Визюкин Л.Л. (председатель)

проф. манос И.Я. (зам. председателя)

Члены Комиссии: профессора Института: Фролов А.М, Па-
ккель Я.М, Евреинов В.И, Ливеровский А.В,
Петров В.П, Егорнов А.И, доцент Тихо-
нова М.С, инж. Карасев М.А.

II. Заседания Комиссии:

Комиссия провела 10 совещаний.

Совещания проводятся регулярно каждую неделю.

Комиссия рассмотрела 39 предложений.

Тематика предложений:

1. Противотанковые заграждения
2. Способы метания снарядов
3. Обнаружение самолетов
4. Маскировка сооружений
5. Скоростное строительство и восстановление железно-
дорожного пути и мостов.
6. Организация паровозного подвижного депо.
7. Брошенные паровозы
8. Скоростное восстановление связи
9. Подвижной состав.

= Книга =

Регистрации внесенных предложений

№ п/п	Название предложения	Автор предложения	Инициатор
1.	Противотанковые заграждения из бр. пилы в лесной и стартовой лес. полосе	Брор. Мифорович	
2.	Феромоновый	инж. Митин	
3.	Прибор для измерения буксальной скорости	инж. Сталин	
4.	Организация работ приемки и хранения во время троллей	Брор. Митин	
5.	Воздушное минное заграждение	инж. Баркович	
6.	Постройка изг. линии	Брор. Евсеев	

Инициатор	Результат
предложено комиссии испытать целикатовое заграждение в лесной полосе	Предложено в Комитет оборона за подписью Нач. штаба Кавказа
испытать на эффективность пр. Риковичу Д.М.	Находится в разработке
Работы на отравлении Матрочу и записывать второе	Востанов. изг. троллей отключено, как неэффективное. отключено
Пробить проб. канавы предметные по дорожке вырыть, обвалить, загра- дить	Начальником Института на аварии по неосторожности, т.к. необходимо акцентировать внимание предупреждения
Предложить отложить на неопределенное время отложить изг. троллей	
Воздушное минное заграждение	Предложено в Военной Обл. за подписью Нач. штаба Кавказа
Постройка изг. линии	

Изобретения ученых ЛИИЖТа брались на вооружение частями Ленинградского фронта, использовались на железных дорогах: устройство противотанковых заграждений в лесных и безлесных местностях (автор А. В. Ливеровский), устройство танковых переправ через реки (автор Я. М. Гаккель) и др. Учебно-производственные мастерские института выполняли оборонные заказы: изготавливали детали к автоматам, 76-миллиметровые зенитные снаряды.

Протокол
Заседания особой комиссии

1941г

ОБЩАЯ ТЕТРАДЬ

не подлежащий
отмашиванию

Заседание Спецкомиссии

№ 10/IX 40.

Участновали:

1. Проф. Петров В. П. *В. П.*
2. Проф. Евремов В. П. *Ев. П.*
3. Проф. Таккал С. М. *С. М.*
4. Проф. Ливеровский Н. В. *Н. В.*
5. Проф. Манос И. Я. *И. Я.*

Слушали предложение профессора
Н. В. Ливеровского о ^(принято) танковом
списке двух типов. В связи с отрывом
подполковника: считать предложение
поправками и направить чертёжи и
описание работ после оформления
в комитет обороны при наличии
необходимых материалов. Срок выполнения
10/IX

Слушали предложение инженера
Копкина С. И. о фермоподвесных
поправках на экстерьер
Реховского Д. С. ; сроки оформления
двухдневной срок. Предварительно по

Секретно.

ПРОТОКОЛ заседания Комиссии по оборонно-изобретательской
работе при ЛИИЖТ, № 5 от 10/IX-41 г.

Участновали: председатель проф. Визькин И. Д. и члены комиссии
профессора А. А. Ливеровский, А. М. Фролов, В. Н. Серенин
И. Я. Манос и Н. А. Рынин .

1. СЛУШАЛИ: доклад проф. Н. А. Рынина и борьбе с самолетами с по-
мощью управляемой ракеты-истребителя.

Ракета обладает конечной скоростью в 400 м/сек. и может быть
управляема пилотом-летчиком, который после выстрела может
опуститься на землю автоматически с помощью парашюта, сам пара-
шют спускается автоматически с помощью второго парашюта.

ПОСТАНОВИЛИ: Считать, что предложение профессора Рынина Н. А. зас-
луживает большого внимания и дальнейшей разработки
проекта в порядке, указанном автором. Предложение через Началь-
ника Института представить в Военный Совет Обороны города Ле-
нинграда. Автор выражает полную готовность участвовать в состав-
лении проекта.

II. СЛУШАЛИ: предложение студента Астахова о корректировке звукодо-
вителей на запаздывание звука.

ПОСТАНОВИЛИ: Для правильности предлагаемых электросхем напре-
вить предложение для отзыва профессора Н. В. Липина.

III. Рассматривали предложение доцента И. Н. Карпова о бомботуши-
тельных урнах .

ПОСТАНОВИЛИ: Послать предложения на отзыв в доцентуру Противо-
пожарной техники на имя инженера Леммергардт и про-
сить его обратить внимание на диаметр урн, которые
по своим размерам не позволяют тушить зажигательных бомб
большого диаметра.

Председатель Комиссии профессор

(И. Визькин)

1. 98. *Взв. сифонных
поисковиков.*

БОМБА-КАССЕТА ДЛЯ РАЗБРАСЫВАНИЯ ЗАЖИГАТЕЛЬНЫХ

БОМБ.

✓ 18

Огромное значение при бомбардировках в ночное время имеет обрасывание зажигательных бомб которое осуществляет две основные цели: 1/ Создать очаги пожара, нанося противнику материальный ущерб, вызывая одновременно панику в районах охваченных пожарами. 2/ Создать лучшую видимость для нахождения оборонных объектов при обрасывании фугасных бомб при вторичном залете.

Первая и вторая цели достигаются обрасыванием зажигательных бомб в возможно большей площади района города для создания множества очагов пожара. Этому условию может удовлетворить только хорошее рассеивание сброшенных бомб.

Практика ночных налетов на Ленинград показала, что техника обрасывания зажигательных бомб стоит еще не на должной высоте, так как имелись очень частые случаи падения группы зажигательных бомб в одно место, что значительно понижает желаемый эффект.

Учтя это в целях нанесения неприятелю больших поражений при воздушных налетах мной предлагается - "бомба-кассета" для разбрасывания зажигательных бомб.

166. 42

А К Т

=====

Мы, нижеподписавшиеся составили настоящий акт в том, что нами произведено испытание временной металлической печки проф. ГАККЕЛЯ. В процессе испытания печка дала хорошие результаты - быстро нагревалась, хорошо вся прогревалась, не дымила.

Заключение испытания: признать, что печь изготовленная по предположению проф. ГАККЕЛЯ имеет отличные качества и рекомендовать ее для массового пользования.

Зам. Председателя комиссии
проф.

/Манос/

Члены Комиссии:

/проф. Диверовский/

/проф. Гаккель/

/инж. Карпов/

Автоматический выключатель трубопровода при его
повреждениях.

Предлагаемая конструкция предназначается для быстрого автоматического выключения разного рода действующих трубопроводов при их повреждениях, как то: паропроводов, водопроводов и т.п. Повреждение паропроводов сопряжено с наполнением помещения горячим паром, затрудняющим быстрое размыкание места повреждения; опасно для здоровья и жизни обслуживающего персонала; угрожает взрывом парового котла. Повреждение водопровода связано с наполнением помещения водой, наводнением улиц и др.

Схема конструкции показана на прилагаемом чертеже и представляет собой одно из промежуточных звеньев трубопровода, соединяемого с основными трубами посредством фланцев. При системе замкнутой циркуляции прибор обеспечивает двухстороннее выключение трубопровода, т.е. в случае повреждения трубы с левой или с правой стороны отключается соответствующая сторона. Разумеется прибор пригоден и для одностороннего действия.

Действие приспособления следующее: запорный диск Д в нормальном положении занимает среднее место в центре звена трубопровода К, удерживаясь в равновесии соответственно подобранными двумя винтовыми пружинами В. Диск Д туго насажен на ось О, поддерживаемую двумя направляющими Н. Ось О может свободно передвигаться по этим направляющим вдоль трубы в ту и другую сторону.

70
АВТО-ТРАКТОРНЫЙ САНИЙ ТРАНСПОРТ НА ЛЕДОВЫХ ПЕРЕПРАВАХ
В УСЛОВИЯХ ВОЙНЫ.

Техническое предложение
инженера П. ВЕРХОВСКОГО № 8

В условиях наступившей зимы, может потребоваться переброска масс грузов по поверхности льда озер и рек (напр. Ладожское озеро). Если условия мощности льда позволяют движение гусеничного трактора, то перевозку грузов лучше всего осуществить авто-тракторными поездами.

Тяговые расчеты (см. приложение) приводят к выводам, что трактор гусеничный ЧТЗ, в состоянии передвигать по поверхности льда санный поезд весом брутто 65 тонн, что при коэффициенте трения 20%, дает грузоподъемность 52 тон полезного груза. Хотя тракторная-санная перевозка грузов, дело давно известное и широко практикуемое, не в условиях войны, перевозка по льду требует принятия ряда мер в отношении конструкции поезда и саней ~~идущих~~ прицепов, чтобы уменьшить возможные потери от нападений неприятельской авиации.

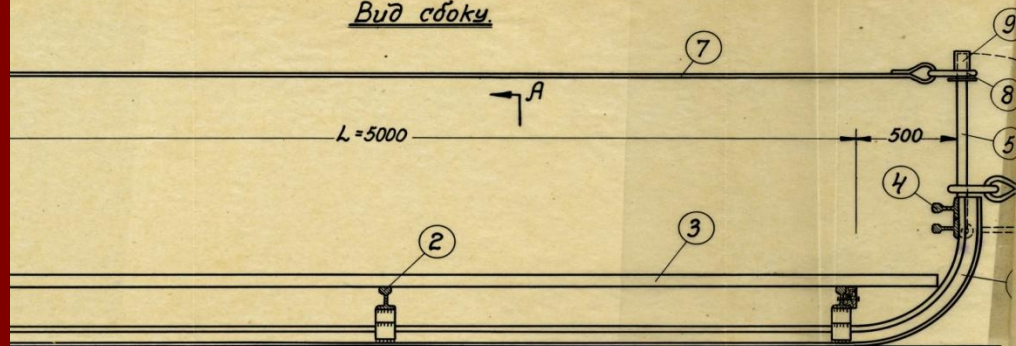
1. Устройство авто-тракторного санного поезда.

Предлагаемый авто-тракторный санный поезд состоит из 13 штук сцепленных друг с другом саней, грузоподъемностью по 4 тон. и весов тары в 1 тон.

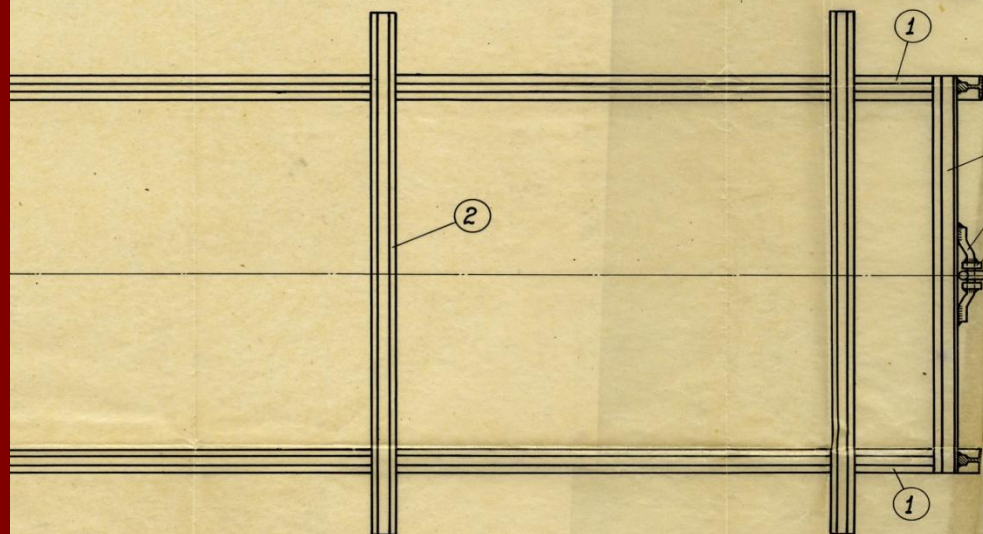
При проектировании поезда, предусмотрено следующее условие, вызываемое обстоятельствами военного времени:

" В случае попадания с неприятельского самолета авиа-бомбы в поезд или вблизи поезда, потери подвижного состава (а следовательно и груза) были бы наименьшими. Для выполнения означенного условия требуется отдельные единицы подвижного состава- сани, соединяемые друг с другом на длинных сцеплениях, при чем сцепления должны быть так устроены, чтобы в случае провала части поезда в пролом льда,

Вид сбоку

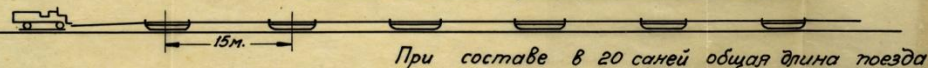


План. (настил не показан)



фиг. 2

Общий вид авто-тракторного-санного поезда.



Под руководством профессоров Я. М. Гаккеля и А. Е. Алексеева была создана передвижная установка-энергопоезд для обеспечения предприятий и населения электроэнергией.

Энергопоезд использовался также при строительстве свайно-ледяной эстакады через Невскую губу Ладожского озера. Сотрудники института принимали участие в строительстве и эксплуатации «Дороги жизни» и «Дороги Победы».



94

10

Проектирование и строительство
переправы через Ладожское озеро

Одной из наиболее важных работ явилось проектирование и строительство паромной переправы через Ладожское озеро с помощью которой "Большая земля" было эвакуировано около 150 паровозов и более вагонов с оборудованием.

Переправы спроектированные и построенные группой сотрудников воспитанников института сыграли существенную роль в обороне Ленинграда.

Другой важной работой было строительство сванно-ледяной эстакады через Невскую губу Ладожского озера, при строительстве которой нашли свое применение дизелькопры для забивки свай.

Ответственной работой явилось строительство и восстановление мостов и других железнодорожных сооружений. Во время войны первые мосты были восстановлены при участии доцента Альпова А.И., которому было присвоено звание Героя Советского Союза. А.И.Альпов был главным инженером "Восновостранспроекта".

Восстановление крупнейших мостов через реку Дон у Воронежа, реку у Алексина, Днепр у Черкасс, Рось у Корсунь-Шевченковского, реку Волхов было осуществлено при непосредственном участии профессора Протасова, на которого с января 1942 г. было возложено руководство техническим управлением ГВР.

При участии воспитанников и сотрудников института было выполнено строительство двух мостов-дублеров через р.Неву после прорыва блокадного моста длиной 1200 м. был построен невиданный в мостостроении мост - 110 п.м. в сутки; на строительстве высоководного моста рамной конструкции дл. 550 м. впервые нашли свое наименование установки пролетных строений, консольные краны "Ленинградец" конструкции воспитанников института инж.Чежина и Васильева.

Строительство в 1941 году мостов дублеров через реку Волхов Ладожской Октябрьской железной дороги, а затем восстановление железнодорожного участка Тихвин-Волховстрой было выполнено при

94

10

участии доцента П.И.Вогомолова. Он же принимал участие в спасении Волховского узла, который играл главную роль, в связи с блокадой Ленинграда с "Большой землей". Большие работы были выполнены П.И.Вогомоловым и после 1944 года, когда он был назначен инженером управления Военно-восстановительных работ Ленинградского фронта.

Большую пользу принес старший коммунист доцент Морозов С.М., работая в головном военном отряде, участвовал в разработке общего плана восстановления Ленинградской железной дороги, принимал участие в технических разведках на участке Любань-Юлпино, на Волховстрой и Мурманских ворот. ~~Игра~~

X



8 сентября 1941 года захватчики замыкают на суше кольцо блокады вокруг Ленинграда. Все сухопутные пути сообщения были перерезаны.

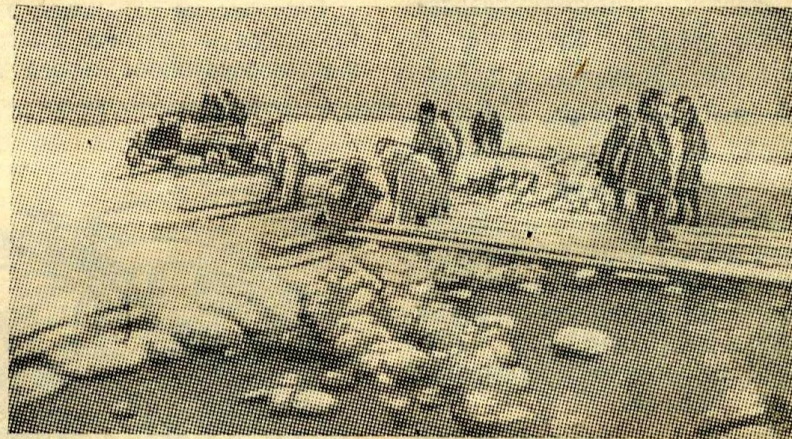
Наступила грозная опасность. В случае нового прорыва врага единственная связь Ленинграда с глубоким тылом страны через Ладожское озеро обрывалась. Правда, снабжение осуществлялось по воздуху на самолетах, но это был совершенно недостаточный способ переброски продовольствия.

Положение осложнялось еще тем, что ранний ледостав на Ладожском озере принудил прекратить судоходство за три недели до предполагаемого срока. Наиболее трудным был период в ноябре 1941 года, когда окончательно прекратился подвоз продовольствия через Ладогу.

В эти напряженные дни штаб Ленинградского фронта выдвинул единственно возможную и практически осуществимую идею постройки через Ладожское озеро ледовой трассы — «дороги жизни», как называли ленинградцы.

Наиболее трудным участком «дороги жизни» был ледовый путь через Ладожское озеро. Но прежде чем решиться попробовать ледяную дорогу для автомобильного движения потребовалась научная консультация. Штаб Ленинградского фронта получал ее от специалистов нашего института — профессоров А. В. Лавровского и Д. Д. Бизюкина.

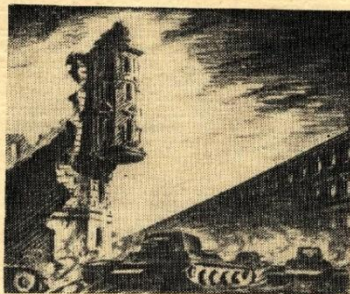
Н. САВУШКИН,
бывший секретарь парткома ЛИИЖТа до октября 1941 года



Быстро наводили дорожники мосты через трещины во льду Ладожского озера, не допуская заминок в движении машин

Были созданы бригады для работы по защите архитектурных памятников Ленинграда. Н. П. Никитин и К. К. Романов делали обмерные чертежи зданий, которым грозило обрушение. Архитектор И. Г. Явейн занимался маскировкой архитектурных сооружений.

История трех рисунков



ВЕСНА 1942 года. В помещении Ленинградского союза архитекторов открылась выставка рисунков «Ленинград в дни войны и блокады». В перерывах между бомбежками приходили ленинградцы смотреть на выставленные там работы. В числе других одобрение вызывали также рисунки И. Г. Явейна, изображающие наш славный город, осажденный врагами. И не случайно некоторые из них получили премии.

Игорь Георгиевич Явейн, ныне доцент нашего института, самые тяжелые дни блокады провел в Ленинграде: строил оборонительные укрепления, занимался вопросами маскировки... Но, несмотря на тяжелые условия блокады, Игорь Георгиевич не забывал о любимом деле — рисовал.

Вот один из его рисунков. На нем дымящиеся руины. Впереди — танки, идущие по улице. Это угол Моховой и улицы Пестеля. Так выглядел Ленинград в тяжелые дни блокады.

Как появился этот рисунок?

Вот что рассказал нам об этом Игорь Георгиевич.

Однажды он шел по Моховой. Только что кончилась бомбежка. Не доходя до угла Моховой и улицы Пестеля, он увидел, как милиционеры останавливали людей: в дом на углу попала бомба замедленного действия. Эта бомба вскоре

взорвалась. Так Игорь Георгиевич оказался свидетелем гибели одного из зданий Ленинграда.

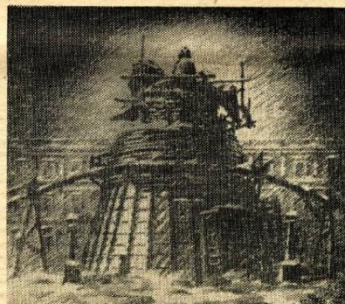
Рисовать на улицах осажденного города было нельзя. Но картина настолько врезалась в память, что воспроизвести ее было нетрудно. И вот родился рисунок, который вы видите сверху.

А вот еще два экспоната выставки. Это Исаакиевская площадь и Аничков мост. Здесь перед нами предстает Ленинград — безмолвный, погруженный в темноту и все же, несмотря на то, что, остающийся прекрасным. Ленинградцы сумели сохранить красоту города.

На рисунках запечатлены работы по сохранению памятников Ленинграда. Знаменитые кони на Аничковом мосту уже сдвинуты с пьедесталов и приготовлены к перевозке в Сад отдыха, где они были закопаны, а вокруг памятника на Исаакиевской площади возводится защитное сооружение.

Только люди большого мужества могли в тяжелые дни блокады, когда голод и холод вырывал из их рядов тысячи борцов, думать о будущей победе, о городе-памятнике.

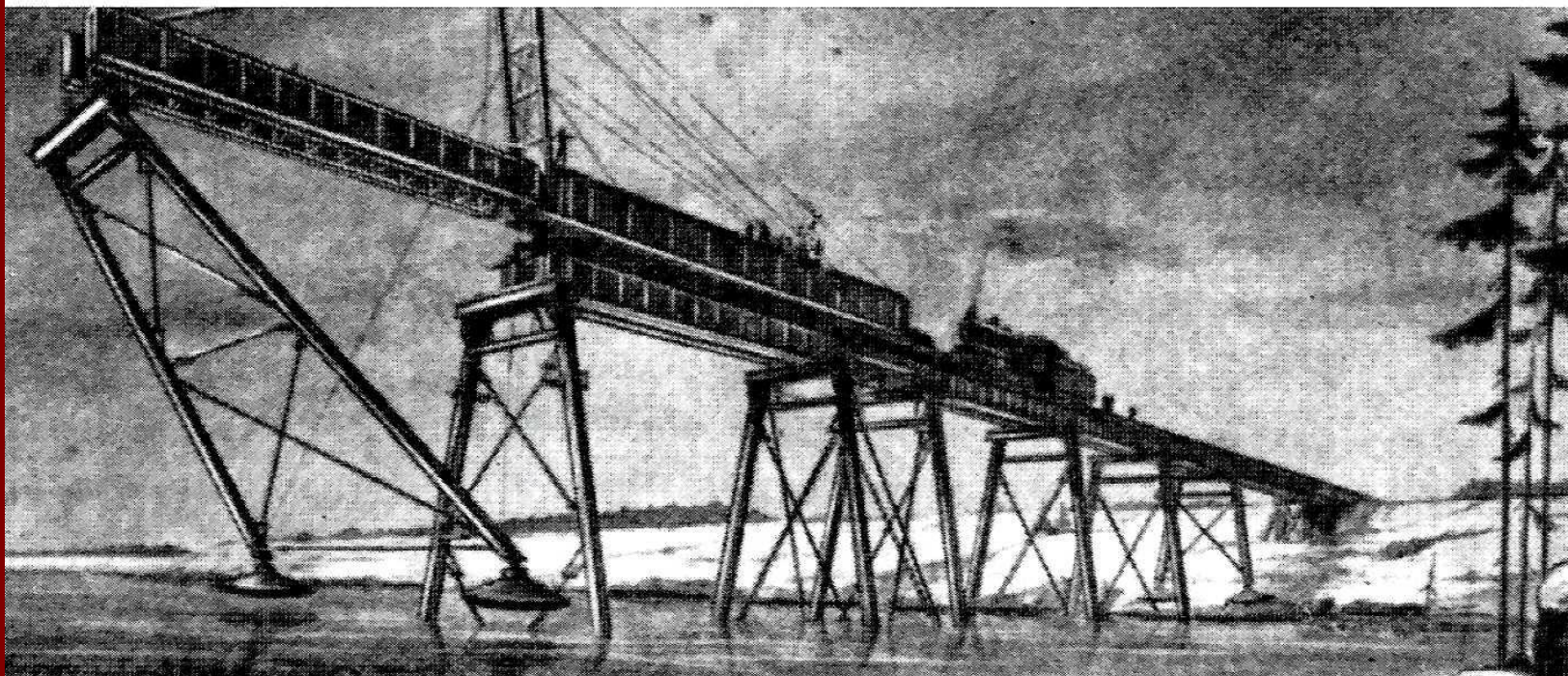
И. ЗОЛОТНИКОВ,
наш студент



Бригада из сотрудников Бюро Механизации НИСа и Мостоиспытательной станции работала над проектами восстановления мостов в оккупированной зоне. Работа велась по заданиям Моботдела Ленинградской железной дороги под руководством доцента Я. И. Кипниса. В работе бригады принимали участие доц. В. И. Крыжановский и Г. Н. Ермолаев, асс. И. В. Абрамченко, инженеры А. С. Гершман, А. А. Ровный и др. Было составлено свыше 100 проектов восстановления железнодорожных переходов.

Большинство переходов проектировалось в виде мостов на деревянных ряжево-рамных опорах с пакетными металлическими пролетными строениями. Первый опытный мост было решено построить через реку Истру (под Москвой).

Под руководством Я. И. Кипниса был изготовлен полный комплект сборно-разборных металлических «опор системы ЛИИЖТ». Мостопоездом под командованием А. И. Поликарпова, при участии автора проекта Кипниса был построен первый в мире бесфундаментный железнодорожный мост.



Монтаж моста на опорах типа «ЛИИЖТа»

В мае 1942 г. Совет Народных Комиссаров СССР принял специальное постановление о серийном производстве бесфундаментных металлических «опор системы ЛИИЖТ» в качестве инвентарного имущества Военно-восстановительных организаций. В ходе Великой Отечественной войны опоры применялись при восстановлении мостов через Дон, на р. Белой, на Днестре. За создание новой техники в восстановлении железнодорожных мостов доцент Кипнис был награжден орденом «Знак Почета».

Не прекращалась и работа издательства
института, издавались книги и брошюры,
важные для непрерывной работы
железнодорожного транспорта.

27

ИЗДАТЕЛЬСТВО.

Работа издательства не прекращается.

Научные труды продолжают выходить в свет.

Вышла из печати книга доц. Кочнева Ф.П.

"Обоснование к проектированию головы соровочного
парка механизированной горки"

Книга рассчитана на инженерно-технический
состав проектных организаций, работников железно-
дорожного транспорта и студентов транспортных вузов.

Находятся в печати и на днях выдут в свет две
брошюры из серии "Стахановская школа на железно -
дорожном транспорте" - "Охлаждение тяговых двигате-
лей встречным воздухом", "Временная передача" для
диномо-машин освещения вагонов".

Готовятся к печати брошюры:

"Работа паровоза в боевой обстановке"

"Геологические изыскания в полевых условиях при
постройке военных железных дорог"

Отдельные статьи сотрудников ЛИИЖТ, а помеща-
ются в журнале "Железнодорожное дело".

П. 484

1000-
288.

СБОРНИК
ЛЕНИНГРАДСКОГО ИНСТИТУТА
ИНЖЕНЕРОВ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

~~П. 1944~~ 248.

Выпуск 135

ЛОКОМОТИВЫ, ВАГОНЫ, ПУТЬ



Издание
Ленинградского Института Инженеров жел.-дор. Транспорта
ЛЕНИНГРАД — 1941 г.

Тяжелые испытания выпали на долю библиотеки института. Нужно было срочно спасти редкие издания, хранящиеся в библиотеке (инкунабулы, рукописи, чертежи известных архитекторов и ученых, старопечатные книги). В первые же дни войны была создана комиссия по отбору книг для эвакуации в Новосибирск, под председательством профессора А. М. Годынского-Цвирко.



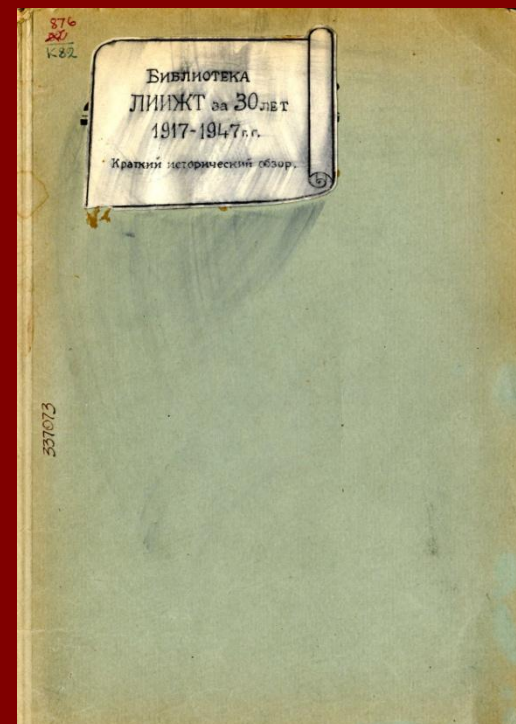
Профессор А. М. Годыцкий-Цвирко

Однако успели отправить только первую партию ящиков с книгами, поэтому пришлось делать вторичный отбор, и наиболее ценные издания перенести в несгораемое книгохранилище. Эта работа была проведена под руководством заведующей отделом библиографии Нины Вениаминовны Крицук, впоследствии директора библиотеки.

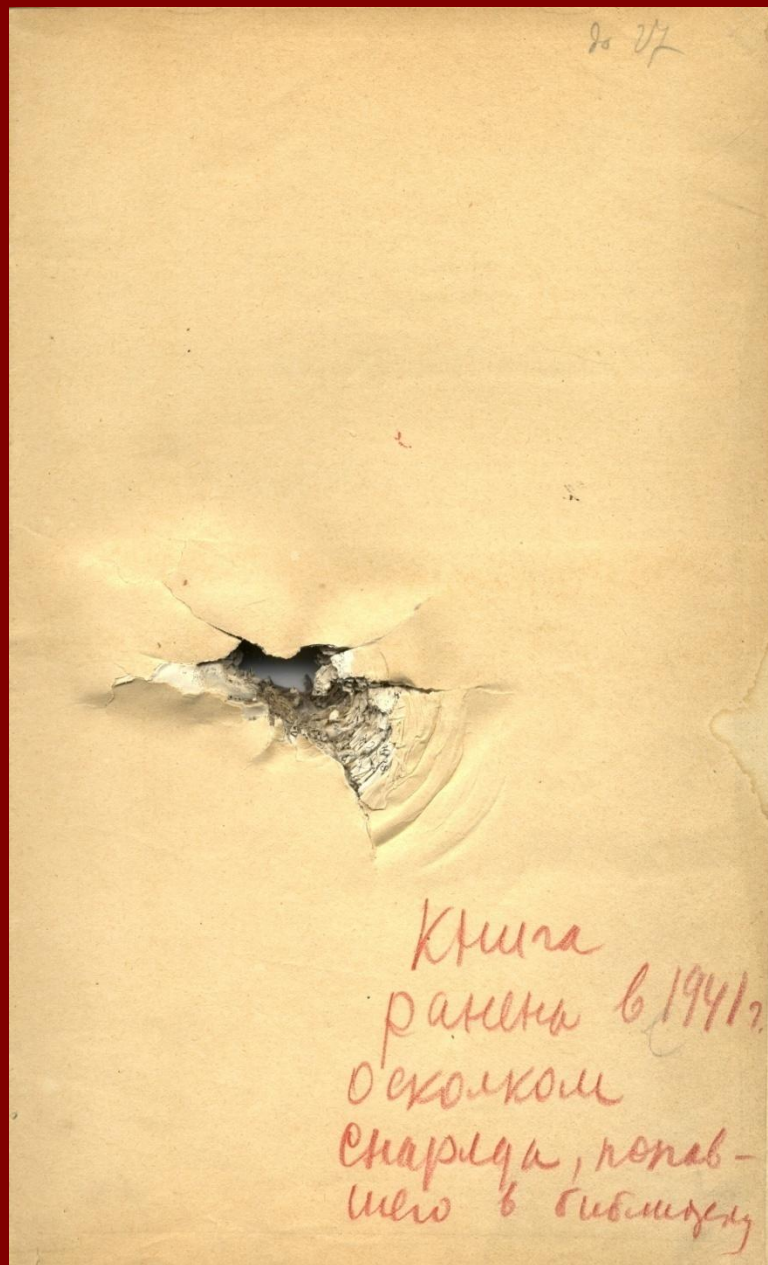


Из книги Н. В. Крицук «Библиотека ЛИИЖТа за 30 лет»:

В связи с эвакуацией многих сотрудников вся работа легла на плечи оставшихся и с большим напряжением была проведена в намеченные сроки. Однако, в связи с военной обстановкой отправить удалось только восемь больших ящиков; поэтому из отобранных к эвакуации пришлось делать вторичный отбор, в результате чего были эвакуированы лишь наиболее ценные рукописи с подробными описями и актами. Остальные книги и материалы из отдела редкой книги были в полном порядке перенесены в первый этаж исключительно силами библиотеки.



В библиотеке были организованы дружины МПВО, которые несли круглосуточное дежурство. Помещение библиотеки пострадало от бомб и снарядов, сотрудники устраняли пробоины, устраивали заграждения, чтобы защитить фонд.



Книга повреждена осколком
снаряда в период Великой
Отечественной войны 1941-1945г.
18 сентября 1941г.

Директор библиотеки
И. Крицкий

СБОРНИКЪ

ИНСТИТУТА ИНЖЕНЕРОВЪ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I.

ВЫПУСКЪ LVIII.

Съ 222 чертежами въ текстѣ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Ю. Н. Эглихъ, Садовая, 9.

1902.

Библиотекари организовывали передвижные выставки книг в госпиталях, а также работали там медсестрами и санитарками в вечернее и ночное время. Здание библиотеки было законсервировано, оставшиеся сотрудники работали в одной из учебных аудиторий. За зиму 1941-1942 гг. библиотека потеряла 12 своих сотрудников. Люди погибли при обороне Ленинграда, умерли от голода.

Но не смотря на все трудности и резко уменьшившийся штат, в библиотеке продолжалась текущая работа. Читателям выдавались книги, необходимые для учебного процесса.

План работы							
Библиографа Н.В. Кризук на май м-ц 1942 г.							
§§	Содержание работы	Срок выполнения	Проверка выполнения	§§	Содержание работы	Срок выполнения	Проверка выполнения
1.	Подготовить материал к расписыванию статей из ин. журн. Не вошедших в последний л-бюллетеня.	15-й			Информационного бюллетеня с включением всех ин. журналов, полученных за время войны	1-й	
2.	Зарегистрировать все полученные за мое отсутствие (до 4-й) иностр. журналы	13-й		7.	В помощь фронту: перевести две статьи по вопросам скоростного восстановления ж.д. пути и переслать в адрес Управления по восстановлению ж.д. Ленинградского фронта.	1-й	
3.	Разметить статьи к расписыванию	13-й					
4.	Расписать и перевести на русск. яз. заглавия	20-й					
5.	Предметизировать расписанные карточки	20-й					
6.	Подготовить материал и выпустить обзвещ				Библиограф Н.В. Кризук 7-й-42г.		

1942г. Май

	По пунк- ту произв. плана;	Содержание работы	Объем работы.
11- <u>в</u>	§2	Регистрация новых по- ступлений иностранных журналов.	25 журн.
	§3	Разметка статей для расписывания.	Просмотрено 25 журн.
	§4	Расписывание статей с переводом заглавий	43 статьи
	§5	Предметизация карточек.	43 карточки
12- <u>в</u>	вне плана.	Переоборудование рабочей комнаты.	
	§§2-5	Регистрация новых поступлений и разметка статей	22 журнала просмотрено и размечено 29 статей
		Написаны с переводом заглавий карточки и предметизированы.	29 карточек
		Обсуждение вопроса о создании в научной биб-ке топографического каталога и рас- станове сил на этой работе. Подобрана лит-ра о фашизме для пропаганды	

Выполнялись различные справки для Оборонной комиссии: по германским стандартам на рельсовую сталь, по железным дорогам Финляндии и Польши. Свою роль библиотека сыграла и в строительстве «Дороги жизни». Была подобрана литература об опыте ледовых переправ, механической прочности льда, материалы необходимые для проектирования дороги.