



Парфёнов Дионисий Фёдорович (1900 – 1990)

Инженер путей сообщения, начальник ХИИТа,
МИИТа, генерал-директор пути и строительства,
начальник ГУУЗа МПС, ректор МТЭИ

Дионисий Федорович Парfenов родился 6 июня 1900 г. в с. Крутец, Аркадского района Саратовской губернии, в семье крестьянина.

В 1912 г. семья выехала на заработки в с. Аркад, а в 1914 г. перебралась в г. Астрахань.

В Астрахани, живя с родителями, Дионисий закончил начальную школу и три класса четырехклассной торговой школы, а с июня 1917 г. по сентябрь 1920 г. он нес ответственность за списывание вагонов на станции Астрахань Рязано-Уральской железной дороги, был конторщиком распорядительного движения, секретарем Управления комиссара Астраханского отделения Рязано-Уральской железной дороги, председателем районного комитета РЛКСМ.



Астрахань. Вокзал



Саратов. Вокзал

Рязано-Уральская железная дорога

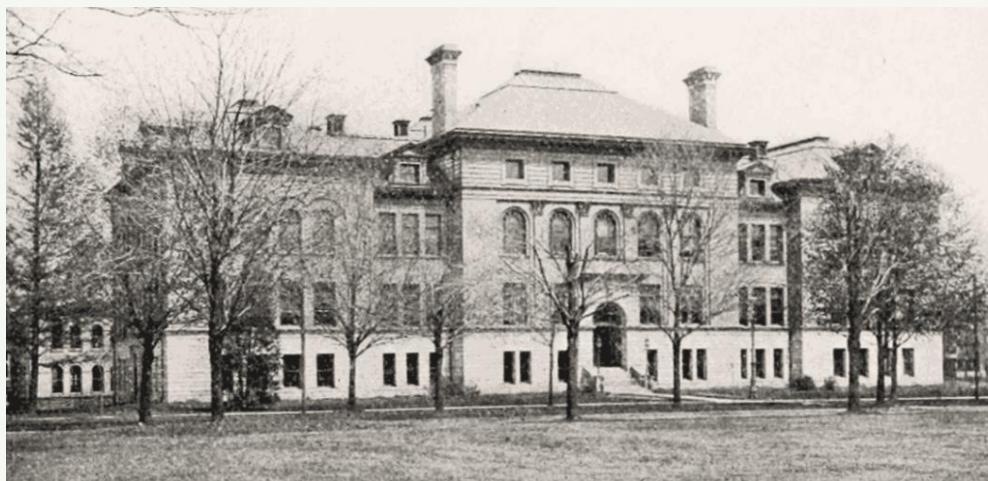
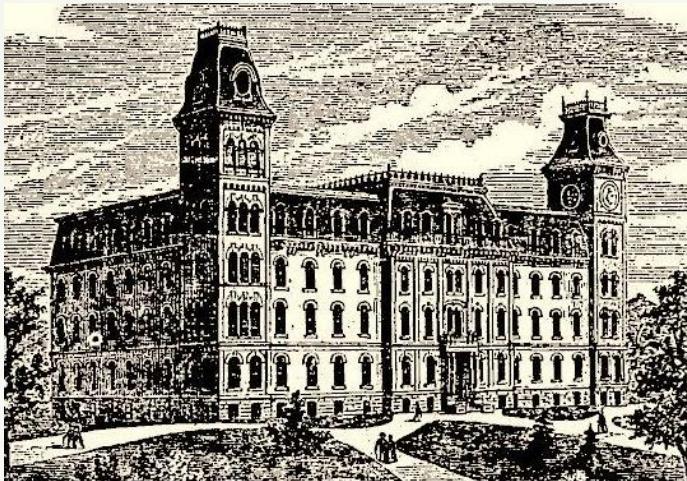
С 1924 г. Парфёнов – студент строительного факультета ИИПСа, который он закончил в 1929 г. Как лучшего выпускника Д. Парфёнова приняли в аспирантуру по кафедре «Сопротивление материалов», где руководителем являлся выдающийся ученый и педагог Н. М. Беляев.



Беляев Николай Михайлович
(1890 - 1944),

член-корреспондент Института механики АН СССР, профессор, специалист в области строительной механики, теории упругости, пластичности и сопротивления материалов.

В январе 1930 г., будучи аспирантом, начал вести педагогическую нагрузку в качестве ассистента. Аспирантуру успешно закончил в 1931 г. В том же году Д.Ф. Парфенова командировали в США, где он проходил стажировку в лаборатории Иллинойского университета.



Иллинойский университет

В 1933 г. Д.Ф. Парфенова утвердили в звании доцента и назначили заместителем заведующего кафедрой «Сопротивление материалов» профессора Н. М. Беляева.

В это время в институте проводилась перестройка учебно-методической работы. Одним из деятельных ее участников был профессор Н.М. Беляев. Занимаясь учебной работой, Парфёнов проводил научные исследования, связанные с изучением бетонов на основе глиноземистого цемента и упругих свойств бетона.

Для укрепления кадрами вновь образованного в Харькове Института инженеров транспорта в 1937 году Парфёнова назначили заместителем начальника, а позже – начальником этого втуза. Он проработал в ХИИТе до февраля 1939 года.



Харьковский институт
инженеров железнодорожного
транспорта

В феврале 1939 г. Парфёнова назначили начальником Московского института инженеров железнодорожного транспорта имени И. В. Сталина и доцентом кафедры «Строительная механика».

Д. Ф. Парфенов начал работу в МИИТе в сложной обстановке. После репрессирования начальников МИИТа Ф. С. Лизарева и Е. И. Медкова более года не было постоянного ректора. С 11 декабря 1937 г. его обязанности исполнял А. И. Платонов.

Опыт, полученный во время работы в МИИТе, помог Д. Ф. Парфенову быстро оценить обстановку, наладить деловые отношения с профессорско-преподавательским и административным составом института и успешно решать вопросы управления большим и сложным хозяйством института. Он сумел завоевать авторитет коллектива, умело опирался на общественные организации Дзержинского района Москвы и получал поддержку от НКПС.



По воспоминаниям студентов: «Когда начались занятия — в ноябре 1943 г., нас встречал «генерал-директор тяги», Дионисий Федорович Парфенов. Моложавый, худощавый генерал, невысокого роста, он обращался к студентам с большим уважением, пожимал каждому руку и вручал маленький традиционный значок-восьмиугольник с изображением на красном фоне надписи «МИИТ».

Сотрудники института и студенты отмечали отеческую заботу Д. Ф. Парфёнова о студентах, его вдумчивое отношение к советам старейших профессоров, преподавателей и сотрудников, повседневное внимание к созданию условий труда и отдыха. В трудные дни эвакуации и реэвакуации Д. Ф. Парфёнову удалось сохранить кадры профессоров и преподавателей, почти полностью контингент студентов, оборудование и библиотеку, и не прерывать занятий со студентами.



Погон генерал-директора
службы тяги III ранга



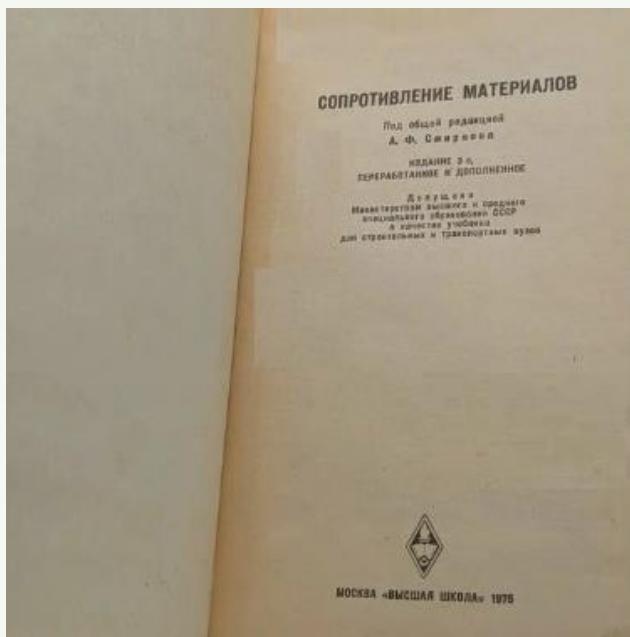
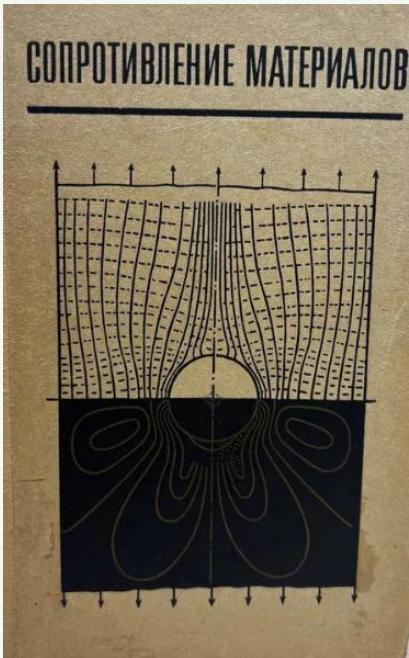
6 октября 1943 г. Д.Ф. Парфёнову было присвоено персональное звание генерал-директора пути и строительства III ранга. За успешную работу по подготовке кадров в годы Великой Отечественной войны Д. Ф. Парфёнов был награжден орденом Красной Звезды, а в связи с 50-летием МИИТа в 1946 г. - орденом Ленина.

Во время работы в МИИТе, начиная с 1940 г., его избирали членом партийного комитета института, членом Дзержинского райкома партии г. Москвы, депутатом Московского горсовета и депутатом райсовета Дзержинского района в период 1947 -1952 гг.

В годы послевоенного восстановления народного хозяйства Д. Ф. Парфёнов умело руководил работой учебного заведения. Уже в 1946 г. институт по объему работ достиг довоенного уровня, значительно улучшились организация и планирование учебного процесса, повысилась научно-педагогическая квалификация профессорско-преподавательского состава. Была проведена большая работа по улучшению всей научной и учебной работы, пересмотру учебных планов, программ, учебников и пособий.



МИИТ в 1957 г.



50 лет Московского института инженеров транспорта

Д. Парфёнов

Генерал-директор путей и строительства 3-го ранга, начальник МИИТ

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ Московского института инженеров железнодорожного транспорта на всём протяжении своего существования связана с усиленным строительством железных дорог. Масштабы строительства железных дорог требовали значительного притока инженеров-строителей, а имевшийся тогда в России Петербургский институт инженеров путей сообщения не мог удовлетворить нужды новостроек в квалифицированных кадрах.

Позже в 1896 г. было создано второе высшее учебное заведение — Московское инженерное училище, ныне Московский институт инженеров транспорта имени И. В. Сталина. Училище стремилось присваивать своим воспитанникам звание инженера-строителя, но с правами, несколько ограниченными по сравнению с правами инженеров путей сообщения. В 1913 г. училище было преобразовано в Московский институт инженеров путей сообщения.

Сын двух десятилетий просуществовал институт в царской России. За эти годы он выпустил 950 инженеров. Организаторы училища Ф. Е. Максименко, Л. Д. Проскуриков, С. М. Соловьёв, С. А. Чаплыгин, К. Н. Цеглинский и др. приложили много труда, чтобы поставить Инженерное училище в ряде нормальных высших учебных заведений, доставляющих железнодорожному транспорту высококвалифицированных кадров. Но успехи ограничивались условиями, в которых жил и работал институт. Ассигнования царского правительства на учебные и хозяйствственные нужды были так ипоточны, что нельзя было и думать о сколько-нибудь серьёзном обеспечении учебного процесса литературой, наглядными пособиями, кабинетами, лабораториями.

На проведение научно-исследовательской работы институт ничего не получал. Из-за материальной необеспеченности преподаватели были, зачастую, лишены возможности работать над собой и совершенствовать свои знания. Только в 1909 г. Училищу удалось добиться незначительной суммы в 2 400 руб. на оказание помощи преподавателям, работающим над докторскими.

Во время Октябрьской социалистической революции раскрыты двери института для широких народных масс. Ещё не было ясно, какова будет структура обновлённого института, не было ясности в методике учебного процесса, в учебных программах, в профиле инженера, но уже началась созидательная работа по обеспечению железнодорожного транспорта новыми, квалифицированными кадрами по изучению опыта дореволюционного института с тем, чтобы смелыми, уверенным шагами двигаться к вершинам транспортной науки.

В аудитории и кабинете института пришли ветераны гражданской войны, рабочая и крестьянская молодёжь всех национальностей страны. К ним требовалась яркий, яркий исторический подход, требовались иные формы и методы обучения. И коллектив института, руководствуясь решениями и указаниями партии и правительства, смело ломает устаревшие традиции, подчиняя всю свою деятельность требованиям развивающегося народного хозяйства, насыщенным нуждам железнодорожного транспорта.

В декабре 1950 г. министр путей сообщения СССР Б. П. Бещев обратился с письмом к секретарю ЦК ВКП (б) с просьбой об утверждении Д.Ф. Парфёнова начальником Главного управления учебными заведениями МПС СССР и введения его в члены Коллегии, освободив от обязанностей начальника Московского ордена Ленина института инженеров железнодорожного транспорта имени И. В. Сталина.

Согласие на представление МПС было получено и 16 февраля 1951 г. Д.Ф. Парфёнов был назначен начальником Главного управления учебными заведениями МПС СССР, а 18 октября 1951 г. Совет Министров СССР утвердил его Членом Коллегии МПС.

В 1953 - 1954 гг. Д.Ф. Парфёнов работал ректором Московского транспортно-экономического института, а в 1954 - 1962 гг. вновь начальником Главного управления учебными заведениями МПС СССР.

В 1962 г. Д.Ф. Парфёнов вернулся в МИИТ и продолжал работать доцентом кафедры «Строительная механика».

За свою плодотворную и многолетнюю работу по обучению и воспитанию инженерных кадров для железнодорожного транспорта Д. Ф. Парфёнов был награжден пятью орденами, в том числе двумя орденами Ленина, четырьмя медалями и знаками «Почетный железнодорожник» и «Отличник народного просвещения РСФСР».

Жизнь Д.Ф. Парфёнова оборвалась в 1990 году, похоронен в Москве.

Литература

1. Выдающиеся выпускники и деятели Петербургского государственного университета путей сообщения/ Н. А. Бабинцев [и др.] ; ред.: В. В. Сапожников, Г. А. Глащенков, В. Е. Павлов. - СПб. : ПГУПС, 2009. - 417 с. : Библиогр.: с. 417.
2. Дионисий Фёдорович Парфёнов [Некролог]. — Гудок. — 1990. — 27 апреля 1990.