

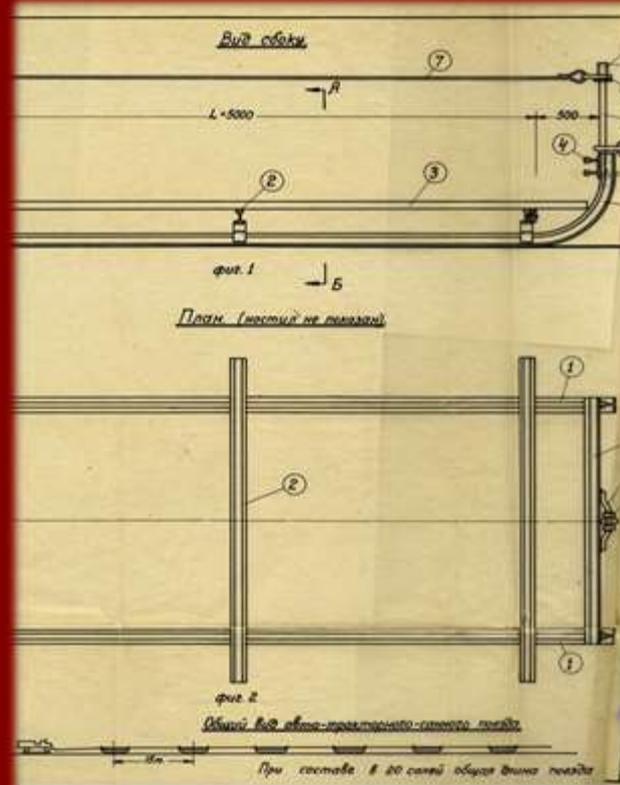
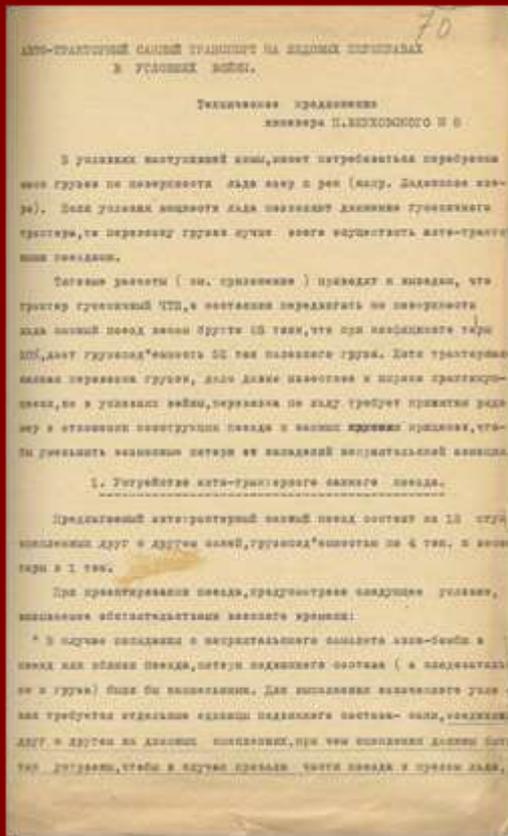
**Ленинградский институт инженеров
железнодорожного транспорта
В ГОДЫ
Великой Отечественной войны
Часть II
1941-1942**



2024

Автор-составитель презентации:
Никифорова Е. К.

В институте была организована специальная Оборонная комиссия, в которую вошли крупнейшие ученые института: 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.



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».

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 осложнилось 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 трасы — «дороги жизни», как называли ленинградцы.

Наиболее трудным участком «дороги жизни» был ледовый путь через Ладожское озеро. Но прежде чем решиться приспособить ледяную дорогу к автомобильному движению потребовалась научная консультация. Штаб Ленинградского фронта получал ее от специалистов нашего института — профессором А. В. Лавровского и Д. Д. Бизюкиным.

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



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



Промышленные и строительные
работы в Ленинградской области

Одним из наиболее важных работ являлось проектирование и строительство паромной переправы через Ладожское озеро с плавками, которую «защита» была эвакуирована около 150 тысяч человек и более техники с оборудованием.

Переправа, спроектированная и построенная группой сотрудников инженерно-мостового института сыграла существенную роль в обороне Ленинграда.

Другие важные работы были связаны со строительством мостов и плавучих гребных судов Ладожского озера, при строительстве которых были использованы дизель-генераторы для выработки энергии.

Вместительными работами являлось строительство и восстановление мостов и других железнобетонных сооружений. Во время войны особенно важными работами были восстановлены при участии доцента Д.А.А., которому было присвоено звание Героя Советского Союза, А.А.А. в составе Главного инженерного управления «Военно-транспортное».

Восстановление крупных мостов через реку Дон у Воронежа, реку Днепр у Днепропетровска, реку Волгу у Горького, реку Волхов было осуществлено при непосредственном участии Д.А.А., на которого с января 1942 г. было выдано звание Героя Советского Союза.

При участии воспитанников и сотрудников института было выполнено строительство двух мостов-дублеров через реку после провала блокадного моста длиной 1500 м. был построен незначительный мост длиной 110 м. и осуществлено строительство мостового сооружения длиной 500 м. впервые были использованы железобетонные конструкции, изготовленные в Ленинграде. Мосты восстановлены институтами инженеров и архитекторов.

Строительство в 1941 году моста дублера через реку Волхов было осуществлено в целях восстановления железнодорожного участка Рязань-Волховстрой было выполнено при

участии доцента П.А.Богомолова. Он же принимал участие в строительстве Волховского узла, который играл главную роль в спасении Ленинграда с «Волховской железной дорогой». После войны П.А.Богомоловым и после 1944 года, когда он был назначен главным инженером Управления Военно-восстановительных работ Ленинградского фронта.

Важную роль в строительстве мостов сыграл доцент Воронов С.И., работа в головном военном отряде, участвовал в разработке плана восстановления Ленинградских железных дорог, участвовал в технических работах на участках Лобань-Солонино, Волховстрой и Курмановских портов. **С.И.**



В 1941 году, когда началась блокада, Октябрьскую железную дорогу возглавлял Борис Павлович Бещев (выпускник ЛИИЖТ, министр путей сообщения СССР с 1948 по 1977 год). Б. П. Бещев организовал эвакуацию людей и промышленных предприятий из осажденного города. Под руководством Бещева была проведена реконструкция Ириновской ветки Октябрьской дороги, станции «Ладожское озеро», построены подъездные пути к станции Осиновец. До ноября 1941 года это был единственный путь для снабжения города.



Уполномоченный НКПС по Ленинградскому фронту Б. П. Бещев, 1941



Эшелоны идут на восток

В блокадные годы и послевоенное время (1942-1946 гг.) Октябрьскую железную дорогу возглавлял Борис Константинович Саламбеков (выпускник ЛИИЖТ.) Он руководил постройкой «Дороги Победы» и лично организовывал движение поездов. После снятия блокады Саламбеков восстанавливал железнодорожное движение на Октябрьской.



Б. К. Саламбеков



Б.К. Саламбеков 20 марта 1944 г. вручает маршрутный лист машинисту П.И. Волосюку на отправление в Москву первого после окончания блокады Ленинграда поезда «Красная стрела».

В 1943 г. на «Дороге Победы» появилась «живая блокировка», предложенная А. К. Угрюмовым и Д. Буниным. Аркадий Константинович Угрюмов - выпускник ЛИИЖТ, впоследствии профессор института. На расстоянии 2-3 км. по «Дороге Победы» были поставлены сигнальные столбы с телефоном и светофором. Дежурная получала сигнал по телефону от предыдущего поста и включала зеленый светофор.



Сайт газеты «Гудок»
<https://www.gudok.ru/newspaper/>



**Аркадий
Константинович
УГРЮМОВ
(1909–1995)**

Инженер путей сообщения,
специалист в области
управления процессами
перевозок, профессор,
заслуженный деятель науки
и техники РСФСР

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. За период войны институтом было выполнено более 600 экспертиз, консультаций, обследований и других мероприятий в помощь производству и фронту.

Начальнику ЛИИЖТа:
ВЫПИСКА 46
ИЗ ПРИКАЗА НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
№ 10/а
гор. Ленинград 5 марта 1942 г.

"О ПРОВЕДЕНИИ ОСУЩЕСТВЛЯЕМЫХ РАБОТ НА СТАЦИИ КУШАЛЕНКА
ОКТАБРЬСКОЙ ЖЕЛ. ДОРОГИ"

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

П Р И К А З Н В А В:

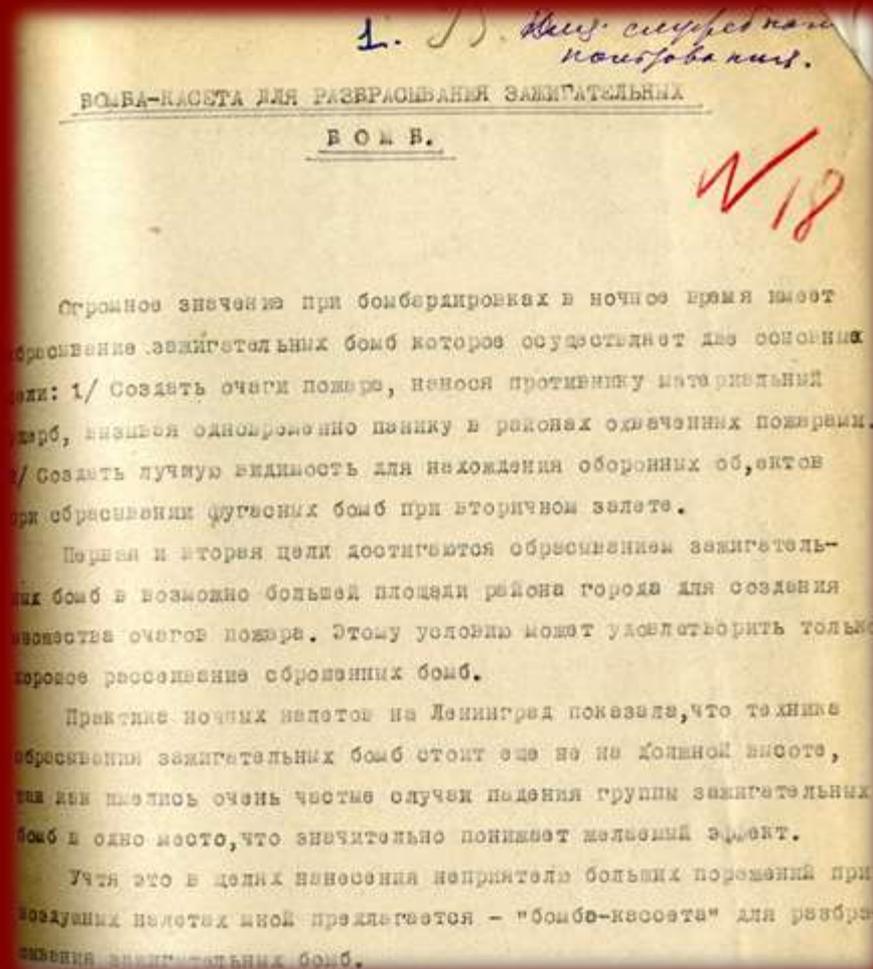
1. Начальнику Строительства № 5 тов. ЗУБОВУ произвести работы по отводу грунтовых вод и по приведению в порядок системы дренажных и водоотводных устройств на ст. Кушаленка.

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

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

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

Учебно-производственные мастерские института выполняли оборонные заказы: изготавливали детали к автоматам, 76-миллиметровые зенитные снаряды.



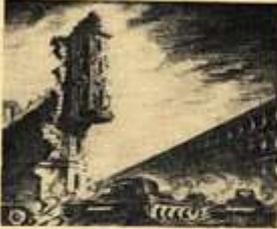
В теплотехнической лаборатории была организована работа дизель-электростанции, которая обеспечивала энергией институт.



(27 апреля 2023 года в теплотехнической лаборатории на месте блокадной электростанции был осуществлен запуск учебно-лабораторного стенда «Дизель-генераторная установка».)
(<https://www.pgups.ru/>)

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 трёх рисунков



ВЕСНА 1942 ГОДА. В помещении Ленинградского союза архитекторов отсиживалась группа рисунков «Домик у моря» и «Кавказцы». В переписках между бомбёжками проходила переписка о том, как выжить в условиях войны. В числе других обмеров вышивали налет архитектора И. Г. Явейна, который в это время находился в эвакуации в Казахстане. И не забывали про работу на фронт.

Игорь Георгиевич Павлов, вице-председатель Ленинградского союза архитекторов, вспоминает: «В это время мы работали в Ленинграде, строили оборонительные укрепления, занимались подготовкой населения... Но, конечно, не забывали про работу на фронт. Игорь Георгиевич не забывал и о любимом деле — рисовании. Вот один из его рисунков. На нем изображены два человека — один сидит, другой стоит, они смотрят на море. Это была Мелочная и улица Пестеля, так выглядел Ленинград в те годы. Так выглядел Ленинград в те годы. Так выглядел Ленинград в те годы...»

Как называлась эта работа? Вот что рассказывала нам об этом Игорь Георгиевич Павлов.

«Обычно он жил на Мелочной. Там было что посмотреть. Там было что посмотреть. Там было что посмотреть. Там было что посмотреть...»

вспомнил. Так Игорь Георгиевич оказался в Ленинграде в это время. Там было что посмотреть. Там было что посмотреть. Там было что посмотреть. Там было что посмотреть...

А вот еще два рисунка архитектора. Это «Домик у моря» и «Кавказцы». Игорь Георгиевич вспоминает: «В это время мы работали в Ленинграде, строили оборонительные укрепления, занимались подготовкой населения... Но, конечно, не забывали про работу на фронт. Игорь Георгиевич не забывал и о любимом деле — рисовании. Вот один из его рисунков. На нем изображены два человека — один сидит, другой стоит, они смотрят на море. Это была Мелочная и улица Пестеля, так выглядел Ленинград в те годы. Так выглядел Ленинград в те годы...»

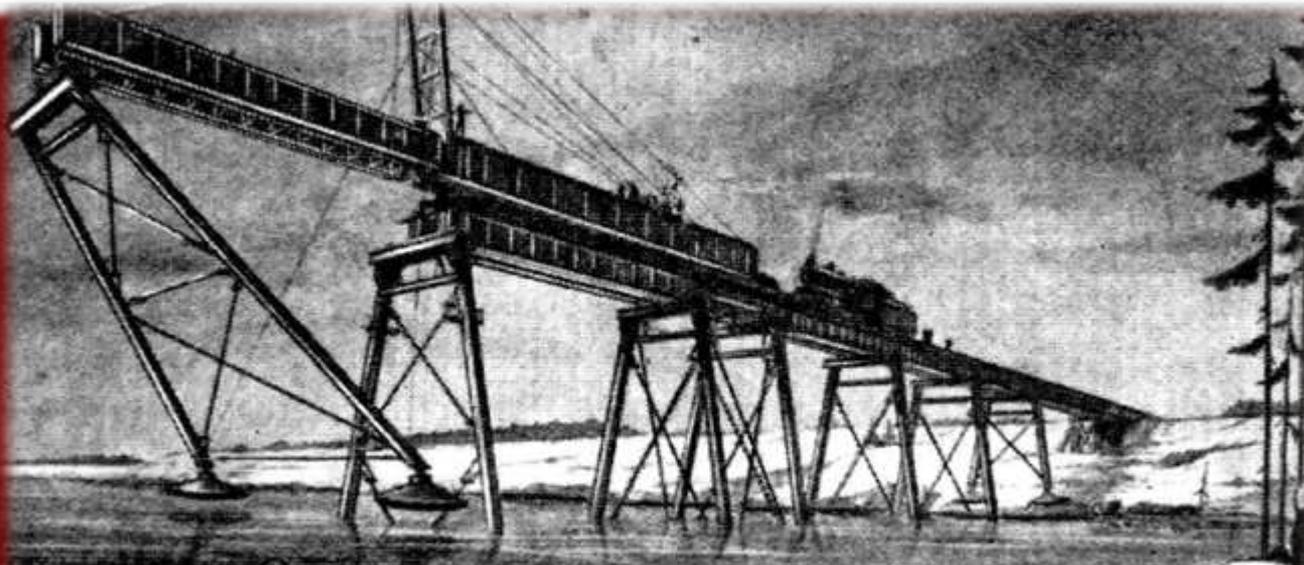
Только здесь архитектор не забывал и о любимом деле — рисовании. Вот один из его рисунков. На нем изображены два человека — один сидит, другой стоит, они смотрят на море. Это была Мелочная и улица Пестеля, так выглядел Ленинград в те годы. Так выглядел Ленинград в те годы...

**И. ЗОПТИКОВ,
художник**





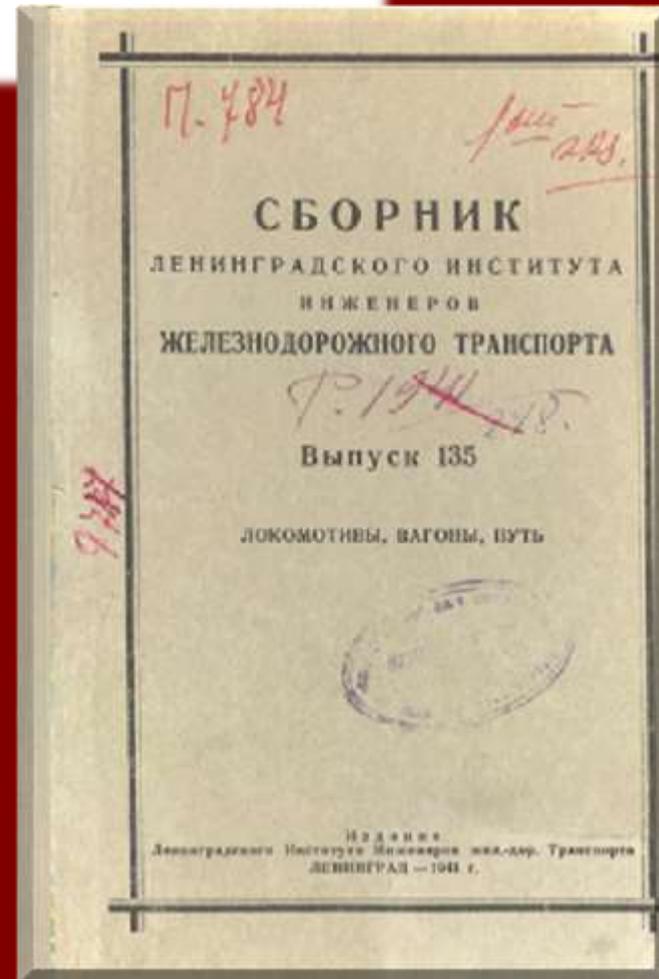
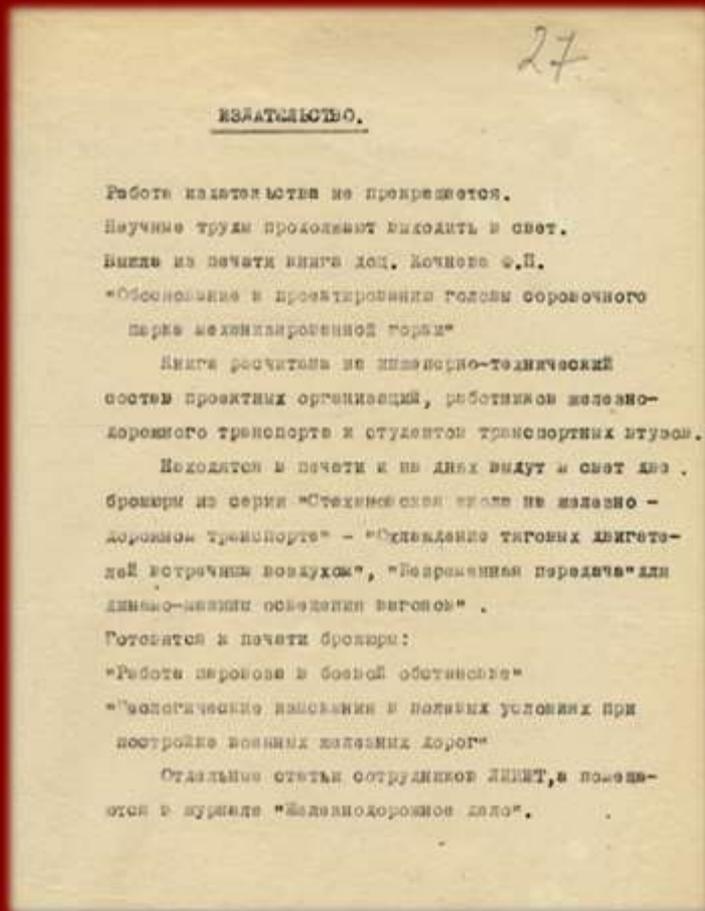
Бригада из сотрудников Бюро Механизации НИСа и Мостоиспытательной станции работала над проектами восстановления мостов в оккупированной зоне. Работа велась по заданиям Моботдела Ленинградской железной дороги под руководством доцента Я. И. Кипниса. Было составлено свыше 100 проектов восстановления железнодорожных 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 года 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.



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

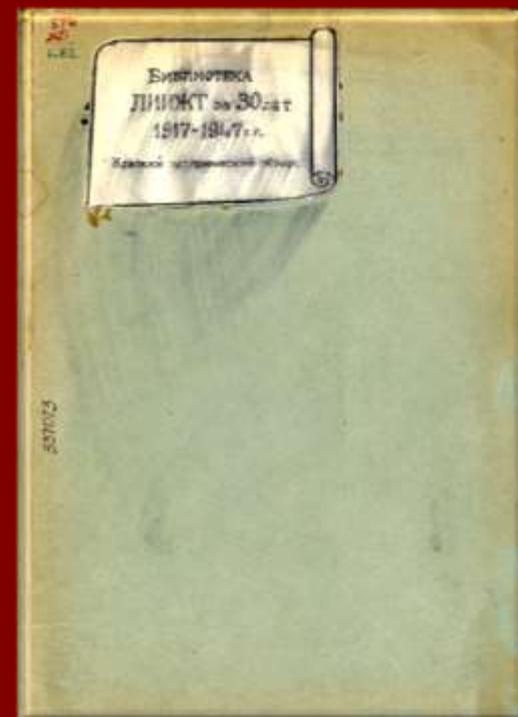
Однако успели отправить только первую партию ящиков с книгами, поэтому пришлось делать вторичный отбор, и наиболее ценные издания перенести в негорючее книгохранилище. Эта работа была проведена под руководством заведующей отделом библиографии Нины Вениаминовны Крицук, впоследствии директора библиотеки.



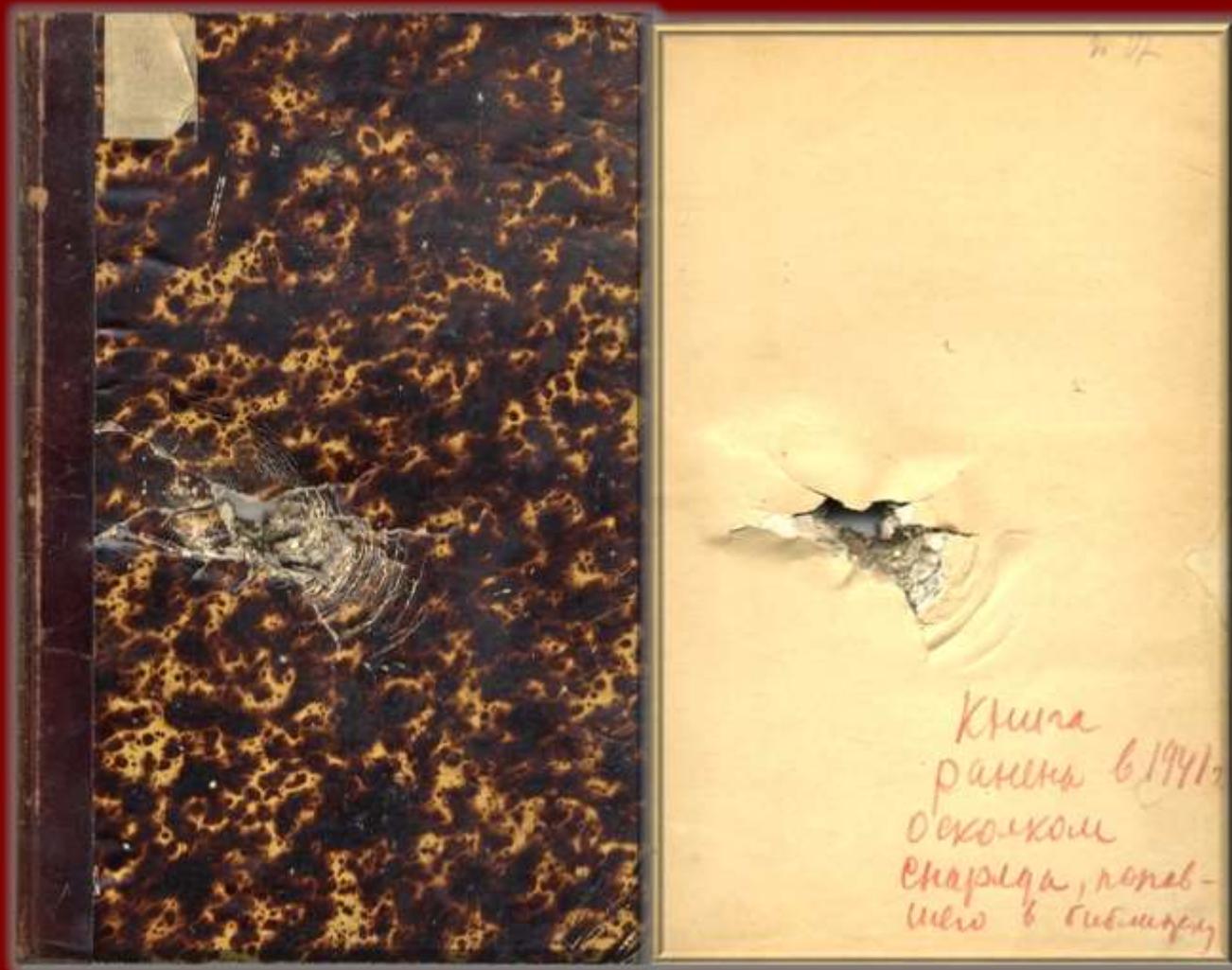
Нина Вениаминовна
Крицук

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 осколками
снаряда в период Великой
Отечественной войны 1941-1945
18 сентября 1941г.

Директор библиотеки
И. Кришук

СБОРНИКЪ

ИНСТИТУТА ИНЖЕНЕРОВЪ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА I.

ВЫПУСКЪ LVIII.

Съ 222 чертежами въ текстѣ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографъ К. П. Фролова, Садовая, 8.

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.

№ п/п	Классификация работ	Объем работ
82	Выставки книг в госпиталях, вечерние журналы	25 экз.
83	Лекции в госпитале	Примерно 25 экз.
84	Лекции в госпитале	43 экз.
85	Лекции в госпитале	43 экз.
86	Лекции в госпитале	22 экз.
87	Лекции в госпитале	23 экз.
88	Лекции в госпитале	24 экз.

Хроника библиотеки ЛИИЖТ (автор Н. В. Крицук)

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.

План работы

Библиограф Н.В. Крицук на май м-ц 1942 г.

№№	Содержание работы	Срок выполнения по плану	Процент выполнения по плану	№№	Содержание работы	Срок выполнения по плану	Процент выполнения по плану
1.	Подготовить материал к расписыванию статей из ин. журн. не вошедших в последний выпуск Бюллетеня.	15-у		6.	Подготовить материал и выпустить обложку		
2.	Зарегистрировать все полученные за мес. отсутствия (до 4-го) иностр. журналы	13-з		7.	В помощь фронту: перевести две статьи по вопросам скорости восстановления ж.д. пути и переслать в адрес Управления по восстановлению ж.д. Ленинградского фронта.		
3.	Разметить статьи к расписыванию	13-у					
4.	Разпечатать и перевести на русск. яз. заглавия	20-у					
5.	Предметизировать расписанные карточки	20-у					

Библиограф Н.В. Крицук
7-у-42 г.

Хроника библиотеки ЛИИЖТ (автор Н. В. Крицук)