Дорога на все життя

Український державний університет
залізничного транспорту

УкрДУЗТ

The road for an entire life

Ukrainian State University
of Railway Transport

Дорога на все життя

Український державний університет
залізничного транспорту

The road for an entire life

Ukrainian State University
of Railway Transport

УДК 378(477.54) : 727(477.54)

Д69 **Дорога на все життя. Український державний університет залізничного транспорту** / автор проєкту С. Шльомич; автори тексту І. Акмен, А. Корнєв. — Х.: Раритети України, 2021. — 88 с.

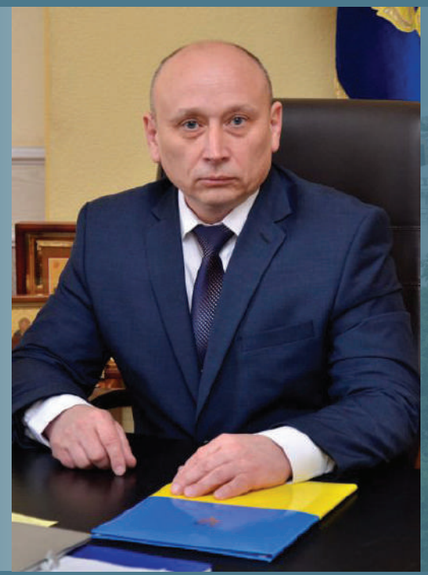
ISBN 978-617-7691-34-0
ISBN 978-966-2408-92-8 (Серія «Архітектура, події, люди»)

Уже кілька поколінь залізничників в Україні і за її межами добре знають абревіатуру ХІІТ, нині Український державний університет залізничного транспорту. У книзі через тексти та численні візуальні матеріали подається не тільки історія розвитку відомого вишу, але й архітектурна складова його становлення, місце і значення у міському середовищі Харкова. Видання розраховане на широку аудиторію.

Several generations of railwaymen in Ukraine and abroad have been well aware of the acronym KhIIT, now the Ukrainian State University of Railway Transport. In the book, the famous university is presented through texts and numerous illustrations not only by its history, but also as an architectural component in the context of its build-up and development, its place and significance in the urban environment of Kharkiv. The book is intended for a wide audience.

ISBN 978-617-7691-34-0
ISBN 978-966-2408-92-8 (Серія «Архітектура, події, люди»)

© Серія «Архітектура, події, люди», 2021



Залізничник — слово, яке завжди асоціювалося з прогресом, технічним розвитком, новітніми технологіями. Поява залізничного сполучення спричинила бурхливий розвиток Харкова, зробивши його одним з головних центрів Лівобережної України, перетином шляхів і перетином культур. Саме тому у нашому місті вже в другій половині XIX ст. виникає навчальний заклад, який готує професійні технічні кадри для залізничного транспорту і не тільки.

Закладені традиції розвивались далі, а важливість залізничної освіти була настільки очевидною, що потребувала підвищення статусу навчального закладу. Ще в 1916 році вперше розглядалась можливість створення в Харкові вищого навчального закладу залізничного транспорту, але буремні революційні події змусили на деякий час відмовитись від цього проекту. Тим не менш, вже в 1920 році в Харкові був створений експлуатаційний технікум, в 1921 році — технікум шляхів сполучення механічної спеціальності, а в 1925 році — вечірній механічний технікум. В 1929 році три технікуми були об'єднані, а в 1930 році створений Харківський експлуатаційно-тяговий інститут залізничного транспорту, який продовжив традиції залізничної освіти в Харкові.

За довгі роки свого існування наш навчальний заклад неодноразово змінював свою назву і підвищував статус. У 1934 році його було перейменовано на Харківський інститут інженерів залізничного транспорту. Саме тоді з'явилася звична для багатьох абревіатура — ХІІТ.

У 1993 р. ХІІТ був акредитований у повному обсязі за IV рівнем акредитації зі зміною статусу (він став іменуватися Харківська державна академія залізничного транспорту) і наданням відповідних прав щодо автономії. Згідно з наказом Міністерства транспорту України від 28 травня 2001 р. навчальний заклад отримав назву Українська державна академія залізничного транспорту.

Розпорядженням Кабінету Міністрів України № 1049-р від 30 жовтня 2014 р. Українську державну академію залізничного транспорту було реорганізовано в Український державний університет залізничного транспорту.

Але під якою б назвою не працював наш навчальний заклад, він завжди відрізнявся високим рівнем професійної підготовки викладачів, якісною організацією навчання, розвиненою матеріальною базою.

З його стін виходили майбутні науковці і дослідники, керівники усіх рангів, фахівці самої високої кваліфікації.

Сприяла цьому і сама атмосфера вишу. Не випадково обидва головних корпуси нинішнього Українського державного університету залізничного транспорту є пам'ятками архітектури, в них завжди приємно відчувати, що ти є спадкоємцем славних традицій.

Бажаю і читачам цього видання відчути цю неповторну атмосферу і дізнатись, наскільки багатою і різноманітною була і залишається залізнична освіта в Харкові.

Сергій Панченко,
ректор УкрДУЗТ,
доктор технічних наук,
професор.

Railwayman is a word that has always been associated with progress, technical development, and the latest technologies. The emergence of railway communication caused the rapid development of Kharkiv, making it one of the main centres of the Left Bank Ukraine, an intersection of roads and the crossroads of cultures. That is why in our city, already in the second half of the XIX century, an educational institution for training professional technical personnel for railway transport and not only for it appeared.

The established traditions developed further, and the importance of training for railway transport was so obvious that it required a raise in the status of the educational institution. Back in 1916, for the first time, the possibility of establishing an academic institution for railway transport in Kharkiv was considered, but stormy revolutionary events forced to abandon this project for a while. Nevertheless, already in 1920 a technical school for training operations and maintenance personnel was established in Kharkiv; one another railway technical school with a concentration in mechanics in 1921 and an evening mechanical technical school in 1925 were established too. In 1929, these three technical schools were merged, and in 1930 the Institute of Railway Transport with a focus on Operations and Traction Means was established, which carried on the traditions of training for railways in Kharkiv.

Over the long years of its existence, our academic institution has repeatedly changed its name and raised its status. In 1934, it was renamed as Kharkiv Institute of Railway Engineers. It was then that the acronym KhIIT, familiar to many, appeared.

In 1993, KhIIT was accredited in full according to the IV level of accreditation with a change in status (it became known as Kharkiv State Academy of Railway Transport) and the granting of the corresponding rights to autonomy. According to the Order of the Ministry of Transport of Ukraine dated May 28, 2001, the academic institution was renamed as the Ukrainian State Academy of Railway Transport.

By Order No. 1049-r of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated October 30, 2014, the Ukrainian State Academy of Railway Transport was reorganised into the Ukrainian State University of Railway Transport.

But under whatever name our academic institution worked, it has always been distinguished by a high level of teaching, a high standards organisation of training, and developed facilities and resources.

Future academics and researchers, executives, managers and supervisors of all ranks and specialists of the highest qualifications graduated from here.

The atmosphere of the university itself contributed to this. It is no coincidence that both main buildings of the current Ukrainian State University of Railway Transport are architectural landmarks; it is always nice to feel that you are an heir of proud traditions within these buildings.

I wish the readers of this book to feel this unique atmosphere and find out how rich and varied railway training was and remains in Kharkiv.

Sergii V. Panchenko,
D.Sc. (Tech.), Professor,
Rector, Ukrainian State University of Railway Transport (UkrSURT)

Харківське технічне залізничне училище, відкрите у 1875 р. на базі залізничної школи (1871 р.), випускало фахівців з широкою технічною освітою. Так, серед його випускників початку XX століття був і перший харківський авіатор Степан Гризодубов.

On the ground of the Railroad Technical School established in 1871, Kharkiv Railway Vocational Technical School was opened in 1875, which trained specialists with a broad applied technical education. Thus, at the beginning of the XX century, Stepan Gryzodubov, the first Kharkiv aviator, was among its graduates.

Перша назва вищого навчального залізничного закладу в Харкові — Харківський експлуатаційно-тяговий інститут залізничного транспорту, створений у 1930 році. Він містився на вулиці Червоноармійській, 7 (нині вулиця Є. Котляра). Будівля не збереглася.

The first name of the higher educational railway institution in Kharkiv is Kharkiv Operation and Traction Institute of Railway Transport, established in 1930. It was located at 7, Chervonoarmiiska street (now Evhen Kotliar street). The building has not survived.

Колишня будівля Управління Північно-Донецької залізниці, зведена у 1910-1912 роках, у 1932 році стала головним корпусом Харківського експлуатаційно-механічного інституту інженерів залізничного транспорту

The former building of the Administration of the North Donets Railway, built in 1910-1912, became the main building of Kharkiv Operation and Mechanical Institute of Railway Engineers in 1932.

Архітектурний проєкт будинку Управління Північно-Донецької залізниці належав харківським архітекторам Сергію Тимошенко і Павлу Ширшову. Вони відомі своєю прихильністю до стилю модерн.

The architectural design of the building for the Administration of the North-Donets Railway belonged to Kharkiv architects Serhii Tymoshenko and Pavlo Shyrshov. They were known for their commitment to the Art Nouveau style.

Знайома багатьом поколінням залізничників абревіатура XIIT виникає у 1934 році від нової назви — Харківський інститут інженерів залізничного транспорту. Однак місце розташування на площі Фейєрбаха, 7 не змінилось.

The acronym KhIIT, familiar to many generations of railwaymen, appears in 1934 from a new name, Kharkiv Institute of Railway Engineers. However, its location at 7, Feuerbach Square has not changed.

Під час Другої світової війни XIIT евакуювали до Ташкенту. Виш не тільки продовжував готувати професійні кадри, але й приймав участь у розбудові потужних місцевих об'єктів господарського призначення.

During World War II, KhIIT was evacuated to Tashkent, Uzbekistan. The Institute not only continued to train professional personnel, but also took part in the construction of powerful local economic facilities.

У 1945 році кафедру вищої математику в XIIT очолював видатний вчений і громадський діяч, академік АН УРСР, астроном і засновник Харківської школи планетології — Миколай Барабашов.

In 1945, the Department of Higher Mathematics at KhIIT was headed by Mykola Barabashov, an outstanding scientist and public figure, academician of the Academy of Sciences of the Ukrainian SSR, astronomer and founder of Kharkiv scholar school of planetology.

Будівництво головного корпусу Харківського інституту інженерів залізничного транспорту у стилі «неоампір» велося за проєктом відомих архітекторів Ноя Подгорного і Еммануїла Гальперіна.

Construction of the neoampiric main building for Kharkiv Institute of Railway Engineers was executed according to the project of famous architects Noah Podhornyi and Emmanuel Halperin.

Будівництво продовжувалося 8 років і в цілому новий корпус було прийнято до експлуатації у 1954 році. А в 1958 році перший та другий корпуси інституту об'єднав критий перехід, який пролягав над жвавою автомагістраллю.

Construction lasted for 8 years and in general the new building was put into operation in 1954. And in 1958, the first and second buildings of the institute were bridged by a covered walkway, which passed over a busy street with a lot of traffic.

Нині Український державний університет залізничного транспорту є провідною фаховою установою, відомою не тільки в країні, а і за її межами. Його випускники успішно працюють в різних напрямах залізничної галузі.

Today the Ukrainian State University of Railway Transport is a core professional institution known not only in the country, but also abroad. Its graduates successfully work in various areas of the rail industry.

Залізниця,

рух потягів не випадково стали джерелом численних поетичних метафор. Дійсно, залізниця, це життєдайна артерія, яка відіграє важливу роль у долі держав, міст і сіл, їх мешканців. Новий могутній поштовх дала залізниця і розвитку Харкова, його економічному і культурному життю. А усе, що було пов'язано із залізничним рухом, наприкінці XIX століття було овіяно відчуттям новизни, передових технологій, престижної освіти. Тому саме показником передових амбітних устремлінь Харкова став факт відкриття у місті 1 грудня 1870 року Залізничної технічної школи. Начальний заклад, який забезпечував залізничну службу кваліфікованими техніками, було засновано за ініціативою «залізничного короля» С. Полякова.

Зростали потреби залізниць у фаховому персоналі, підвищувався і статус відповідних навчальних закладів. У 1871 році Міністерство шляхів сполучення затвердило статут залізничних училищ, і в 1875 р. харківську школу було перетворено в технічне залізничне училище. Ще одна значуща подія, враховуючи, що подібне училище утворилося одним з перших у Російській імперії, вже маючи напрацьовану навчальну базу.

Навчальний корпус Харківського технічного залізничного училища (1875 р.) на вулиці Олександрівській, нині вулиця Євгена Котляра. Ця перша будівля донині не збереглася.

The training building of Kharkiv Railway Vocational Technical School (established in 1875) on Oleksandrivska Street, now Evhen Kotliar Street. This first building has not survived to this day.

Скульптурний портрет Самуїла Полякова, виконаний Марком Антокольським (1877 р.).

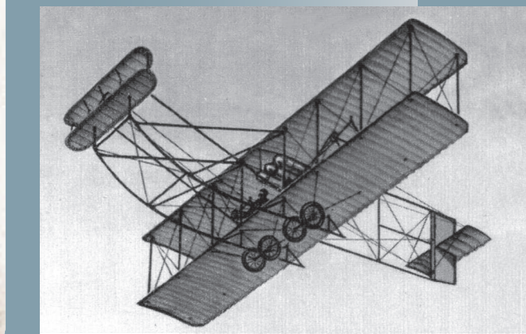
A sculptural portrait of Samuil Poliakov by Mark Antokolskyi (1877).

Спочатку училище працювало безпосередньо при майстернях залізної дороги, але в 1877 році містом було виділено простору земельну ділянку, і на 1880 рік тут на вулиці Олександрівській (нині вулиця Є. Котляра) зведені двоповерховий навчальний корпус і власні навчальні майстерні.

Училище

було доступним для всіх тодішніх соціальних станів, поряд з юнаками із дворянства та чиновництва вчилися вихідці з міщан і селянства. Навчання було розраховано на три роки, велике значення приділялося практиці, тому до обіду заняття відбувалися в класах, а після обіду в майстернях з відповідним фаховим обладнанням. Оскільки училище надавало гарну базову технічну освіту, звідти виходили спеціалісти широкого профілю.

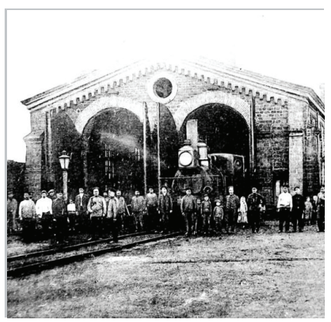
Так випускниками Харківського залізничного училища на початку XX століття стали такі відомі діячі як видатний архітектор, художник і графік, автор державного гербу УНР Василь Кричевський, а також один з перших авіаторів Степан Гризодубов, батько знаменитої льотчиці Валентини Гризодубової.



Високий рівень освіти у залізничному училищі призводив до випуску спеціалістів широкого профілю. Серед них перший авіатор Харкова Степан Гризодубов, який власноруч конструював літаки, і видатний український митець Василь Кричевський, автор державного герба Української народної республіки (1918).

The exceptional educational grounding provided at the Railway School resulted in training broad specialists. Among them there were Stepan Gryzodubov, the first Kharkiv aviation enthusiast who designed and made airplanes with his own hands, and Vasyl Krychevskyi, an outstanding Ukrainian artist and the developer of the state coat-of-arms of the Ukrainian People's Republic (1918).

На початку 20 століття



у харківській історії сталася ще одна важлива подія. Харківська преса за 1911 рік повідомляла:

«Возвышается громадное, в 4,5 этажа здание Управление Северо-Донецкой железной дороги. Здание почти закончено, очищают фасад, снимают последние леса. Только в четвертом этаже видны оконные переплеты вверенного типа... Отопление и вентиляция здания закончены, водопровод тоже. Заканчивается устройство пассажирских и грузовых подъёмников и электрического освещения. Отделка наружного фасада здания и устройство тротуаров отложены до весны. К 1 февраля будет доставлена мебель и управление займет всё здание. Общее управление работами находилось в руках начальника технического отдела Северо-Донецкой железной дороги Фомина, и бывшего главного инженера дороги Арзанова. Составлял проекты и непосредственно заведовал постройкой архитектор отдела, гражданский инженер Тимошенко. Дом построен в стиле ампир модерн, что вполне гармонирует с общим тоном старого Харькова, строившегося в эпоху господства стиля ампир. Многие лучшие старинные постройки города исполнены в этом стиле …».

Дійсно, ця елегантна будівля, яка зводилася у 1910-1912 роках, пов'язала архітектуру і залізничну освіту в Харкові. Тут зупинимося на архітектурній частині історії, а до її освітнього боку ми ще повернемося.

Дослідники архітектури наступним чином характеризують стильові особливості будівлі: цоколь облямований гранітними плитами, центральний і кутовий ризаліти оформлені гладкими пілонами з червоної цегли. Верхні три поверхи на ризалітах об'єднані по висоті ограненими стовпами зі стилізованими капітелями. У простінках між вертикальними частинами і на верхніх кутах будівлі, подекуди стилізованих під фриз, барельєфи, медальйони, вінки. Додамо, що на декількох невеликих вікнах й нині ще збереглися решітки, у обрисі яких впізнавані графічні лінії модерну. У цілому естетику будівлі влучно названо «стриманим модерном».

Харківське залізничне училище мало напрацьовану виробничу базу.

Kharkiv Railway School had well-developed operations support facilities.

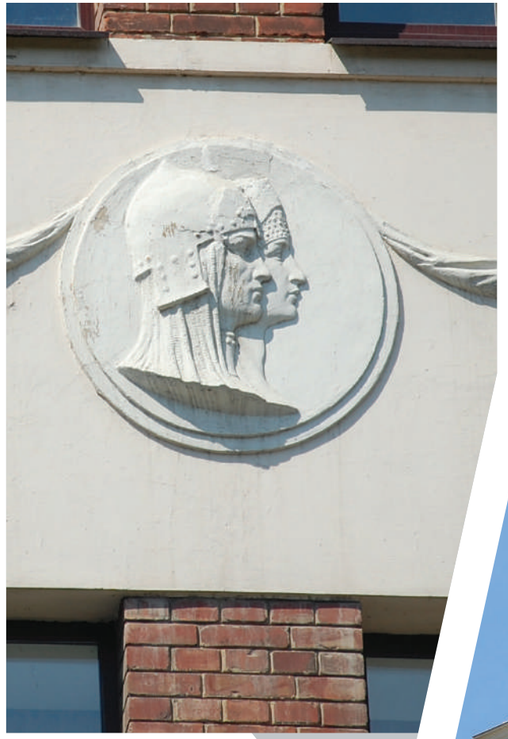
На фото початку XX століття залізничники зі своїми родинами.

In the photo of the early XX century, railroad men with their families.

Над таким незвичним

оформленням насправді працював колектив з трьох відомих в архітектурному середовищі персон: Сергій Тимошенко, Петро Ширшов, Олексій Бекетов (як консультант). Освічені глядачі початку XX століття відмічали бажання авторів поєднати елементи неокласицизму, ампіру і модерну. Останній був тоді «модним» стилем, з яким мали справу більшість талановитих харківських зодчих. А от неокласицизм та ампір знадобилися, щоби надати будівлі офіційній урочистості, державної значущості.

Проте уважно розглядаючи деталі, можемо бачити тонку стильову гру, яку так любив модерн. Так, атлетичні «античні» фігури у центральній групі барельєфів, це не воїни чи «безсмертні», а інженери, архітектори, будівники і, звісно ж, залізничники.



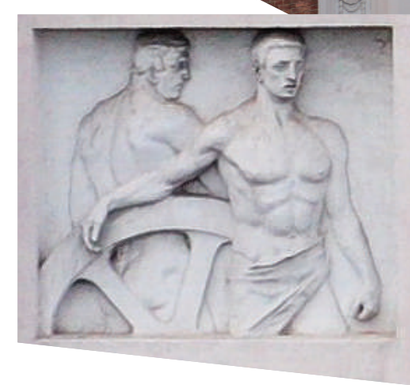
Розглядаючи деталі будівлі, можемо бачити тонку стильову гру.

Considering the details of the building, we can see a sophisticated interaction of styles.

Елегантна будівля Управління Північно-Донецької залізної дороги зводилася у 1910 — 1912 роках.

The elegant building of the Administration of the North Donets Railway was erected in 1910 — 1912.

В «античних» фігурах вгадується повсякденна праця робітників залізниці.



In the «antique» figures, the daily work of railroad workers is guessed.

На початку XX століття П. Ширшов і С. Тимошенко нерідко поєднували в своїх проєктах елементи неокласицизму, ампіру і модерну.

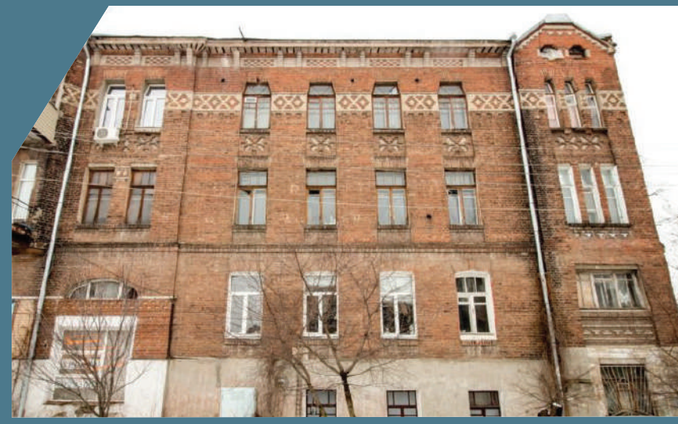
At the beginning of the XX century, Pavlo Shyrshov and Serhii Tymoshenko often combined elements of the Neoclassicism, Empire and Art Nouveau styles in their designs.

Ширшов Павло Іванович
(1876 —1958)

Належав до родини, в якій архітектура займала чільне місце. Брати Павло та Олександр Ширшови були випускниками Петербурзької академії мистецтв. Згодом обидва переїхали до України, де Олександр залишив по собі декілька знакових споруд у Полтаві і Миргороді. Павло у цей самий період плідно працював у Харкові, в тому числі разом з видатними архітекторами С. Тимошенком і О. Бекетовим. Донині збереглися спроектовані ним житлові будинки, зокрема на вулиці Гаршина, 4 і Мироносицькій 44.

Тимошенко Сергій Прокопович
(1881 — 1950)

Видатний український архітектор і громадський діяч. За 10 років перебування у Харкові (з 1909 р.) С. Тимошенко збагатив архітектурну палітру міста цікавими будівлями, у тому числі в стилістиці українського модерну. Відзначився і своєю громадською позицією, зокрема був одним з керівників Українського художньо-архітектурного відділення Харківського літературно-художнього гуртка. До цього гуртка належали видатні митці, представники передової інтелігенції.
У 1919 році С. Тимошенко був вимушений покинути Харків, його безцінний архів з численними проєктами, безслідно зник, але його будівлі досі прикрашають вулиці багатьох українських міст.



С. Тимошенко був одним з тих архітекторів, які працювали над привнесенням українських елементів в оформлення будівель. Ці елементи можемо бачити і в його харківських проектах.

Serhii Tymoshenko was one of those architects who worked on bringing Ukrainian elements to the designs of buildings. We can see these elements in his Kharkiv designs.

Харківська преса початку XX століття повідомляла, що Управління Північно-Донецької залізної дороги розбудовано у стилі «ампір модерн». Такий підхід гармонізує нову будівлю з більш ранньою забудовою Харкова, коли панував стиль ампір.

The Kharkiv press of the early XX century reported that the building of the Administration of the North Donets Railway was erected in the combined Empire-Art Nouveau style. This approach harmonizes the new building with the earlier buildings in Kharkiv, when the Empire style prevailed.

У 1916 році

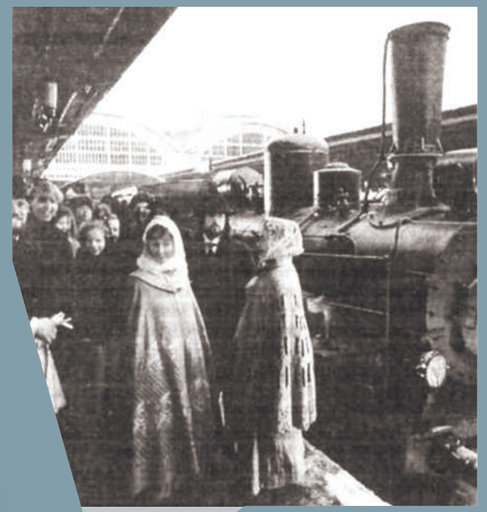
Будівля залізничного експлуатаційного технікуму, згодом один з корпусів Харківського експлуатаційно-тягового інституту залізничного транспорту.

The building of the Railway Operation Technicum, later one of the buildings of Kharkiv Operation and Traction Institute of Railway Transport.

у Харкові жваво обговорювалася необхідність відкриття в місті вищого навчального залізничного закладу — інституту інженерів шляхів сполучення. Міська дума порушувала клопотання перед міністром шляхів сполучення, Харків був готовий надати асигнування для нового вишу у 600 тисяч рублів. Однак в умовах Першої світової війни і бурхливих соціально-політичні подій це актуальне завдання не було вирішене. Проте у 1917 році статус залізничної освіти в Харкові було підвищено ще раз. Рішенням тодішнього уряду випускники училища отримували звання «техніка експлуатації шляхів сполучення» і право залучатися на залізничну службу «не нижче помічника начальника станцій, з широкою технічною і комерційною діяльністю».

На початку XX століття професія залізничника сприймалась як інноваційна. Постать машиніста паротяга — володаря парової тяги, приборкувача «залізного коня» — була окрита ореолом таємничості. До залізничного технікуму залюбки йшли на навчання діти представників тодішнього «середнього класу»: дрібного купецтва та міщанства.

At the beginning of the XX century, the profession of a railwayman was perceived as innovative. The figure of a steam locomotive driver — a master of steam traction, a tamer of the «iron horse» — was palled with a cerecloth of mystery. Children of representatives of the then middle class — modest merchants and petit bourgeoisie — willingly entered the railway technical school.



Залізничні подорожі швидко поширюються у побутовій культурі, породжуючи цікаві образи. На фото: молоді мандрівниці подорожують у «шляхетному» супроводі.

Rail travels are rapidly entering everyday culture, bringing to birth interesting images. In the photo: young girls travel in a noble company.

На фото: Євдокія Коробко з дітьми. Її син Леонід (стоїть у залізничній формі) працював машиністом паротягу депо Основа. Крамниця Є. Коробко знаходилася в районі сучасної площі Героїв Небесної сотні, неподалік від майбутнього інституту інженерів залізничного транспорту. Фото зроблено в студії харківського фотографа А. Крахмальнікова («Життя і мистецтво», Велика Москалівська, 14). 1915-1916 рр.

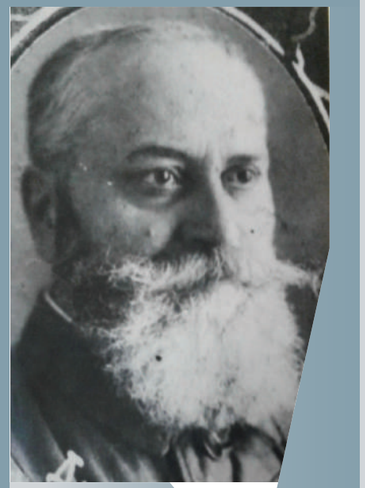
Група студентів і викладачів залізничних технікумів (1925 р.).

A group of students and teachers from railway technicums (1925).

У 1920-х роках

було взято курс на розмаїття технічної освіти, що з одного боку залучало до училищ широкі прошарки молоді, але в організаційному плані виникало дублювання окремих напрямів діяльності і ускладнювало їхню координацію. Так у Харкові працювало три навчальних заклади залізничного напряму.

У 1920 р. за ініціативою керівництва Південній залізниці був створений експлуатаційний технікум, який розміщувався за адресою провулок Свердлова, 3 (нині пров. Рубановський). У 1921 р. на базі залізничної школи створено Харківський технікум шляхів сполучення механічної спеціальності. Начальником технікуму був призначений досвідчений діяч залізничної освіти І. Дирда, який очолював заклад до жовтня 1926 р. З цього часу й до 1930 р. посаду керівника технікуму посідав І. Беседовський. У 1925 року за ініціативою Всеукраїнського комітету профспілок залізничників відкрито вечірній робітничий механічний технікум Південної залізниці, який готував інженерів з ремонту й експлуатації локомотивів. Першим начальником технікуму був Микола Максимович Чупис.



Чупис Миколай Максимович (1899 — 1976)

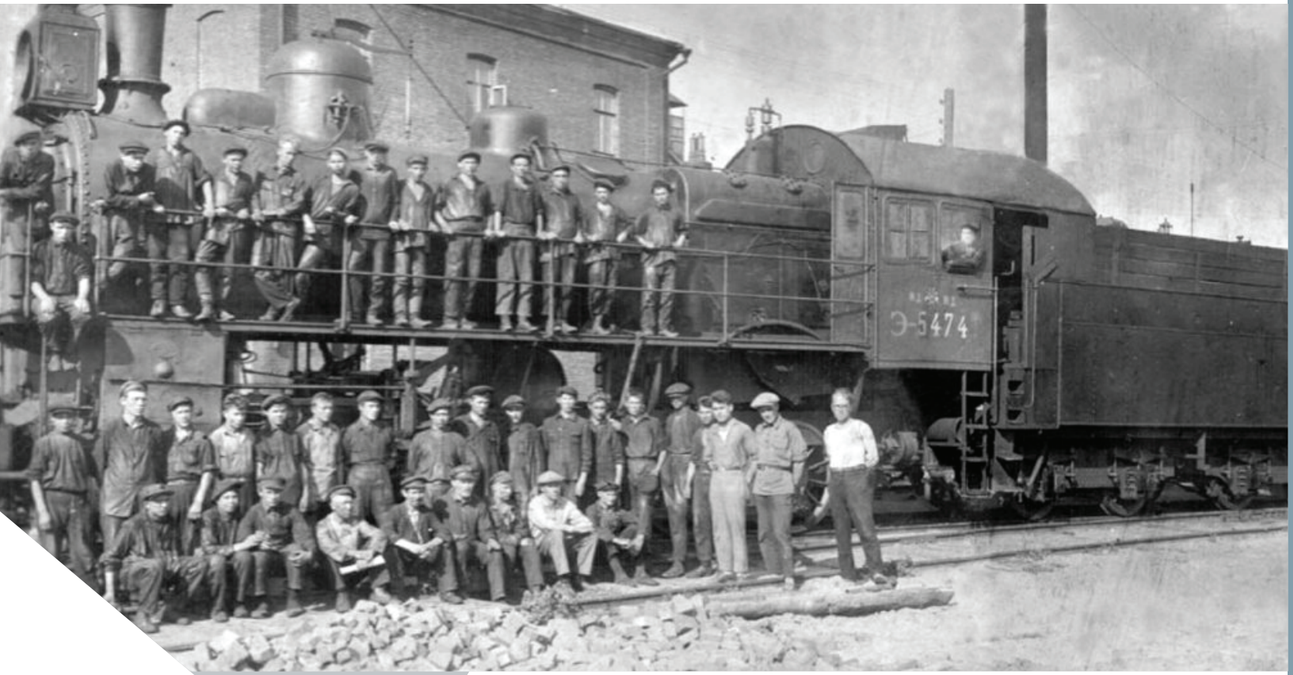
Уродженець Харкова, випускник Харківського технологічного інституту, кандидат технічних наук, діяч просвіти. У середині 1920-х очолював вечірній робітничий механічний технікум Південної залізниці. Після реорганізації, на початку 1930-х працював у ХІІТ.

Дирда Іван Іванович (1875 — ?)

Випускник харківського технологічного інституту. З 1900 року діяч залізничної освіти. Статський радник, нагороджений орденом Св. Станіслава 2-го ступеню. З 1926 до 1930 р. очолював Харківський технікум шляхів сполучення механічної спеціальності.

Викладачі технікуму на чолі з І. Дирдою і випускники 1926 року.

The teachers of the Technicum headed by Ivan Dyrda and the graduates of 1926.



У 1929 році три технікуми

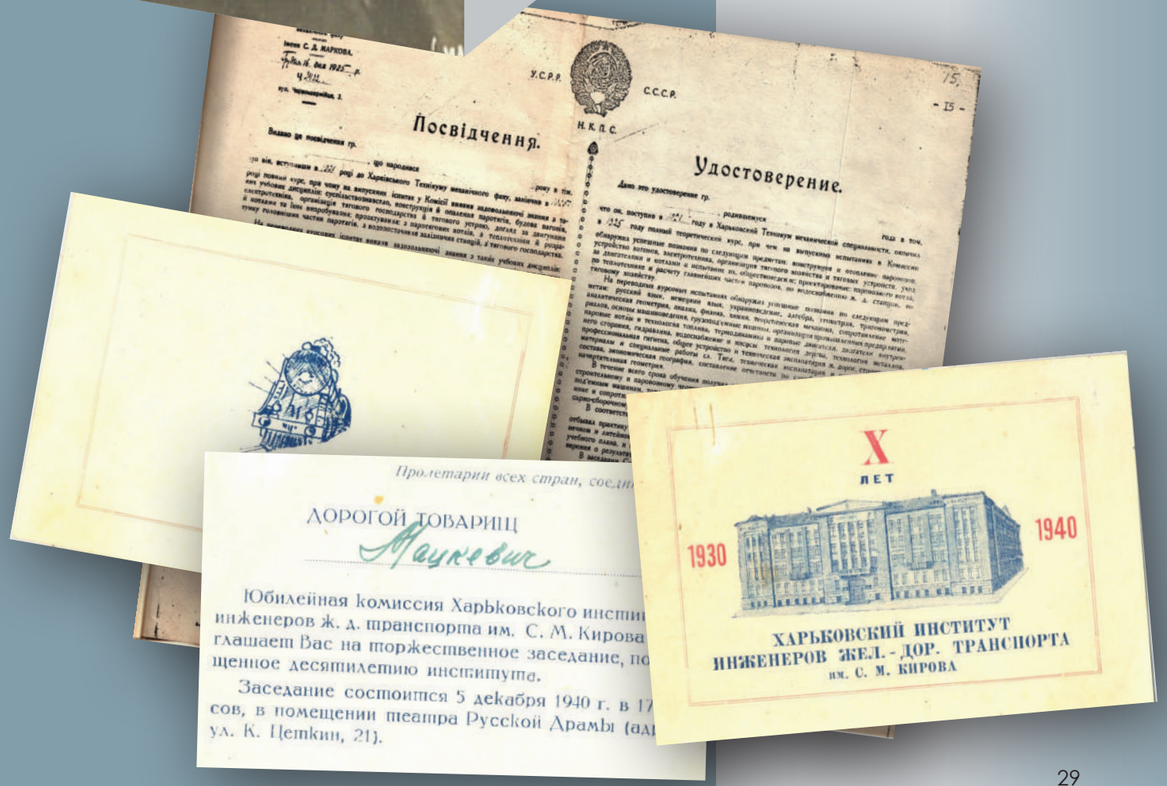
Працівники харківської залізниці.
Фото 1930-х років.

Kharkiv railway people.
Photo of the 1930s.

були зведені в Харківський об'єднаний технікум шляхів сполучення під керівництвом І. О. Беседовського. Однак на цьому перетворення залізничної освіти не завершились. Уже в наступному 1930 році вийшла постанова Ради Народних Комісарів УРСР «Про план переходу на єдину систему індустріально-технічної освіти». 8 липня 1930 року рішенням Народного комісаріату шляхів сполучення СРСР при Раднаркомі УРСР «Про організацію з початку 1930-1931 навчального року Харківського експлуатаційно-тягового інституту залізничного транспорту», на базі Харківського вечірнього робітничого технікуму утворювався новий вищий навчальний заклад, а директором цього інституту стає І. О. Беседовський.

Беседовський
Іван Олександрович
(1873-1937)

Кандидат технічних наук, талановитий організатор, перший директор Харківського експлуатаційно-тягового інституту залізничного транспорту, а з 1934 року, після приєднання Київського залізничного інституту, керівник найбільшого залізничного вишу України. Вирішував надскладні на той час питання забезпечення викладачів і студентів необхідною навчально-матеріальною базою.



Першого вересня 1930 року

І. О. Беседовський з 1930 по 1935 роки очолював головний залізничний виш України, який з 1934 року широко відомий під назвою Харківський інститут інженерів залізничного транспорту (ХІІТ).

From 1930 till 1935, Ivan Oleksandrovych Besedovskyi headed the main Ukrainian railway academic institution, which since 1934 was known as Kharkiv Institute of Railway Engineers (KhIIT).

у Харківському транспортно-тяговому інституті розпочалися заняття для 432 студентів. Основні заняття проходили у приміщенні на Червоноармійській вулиці, 7 (нині вулиця М. Конарєва) Навчальні майстерні і креслярська зала містилися у будівлі за адресою провулок Свердлова, 3. Згодом було прийнято рішення про надбудову двох поверхів головного корпусу.

У 1932 р. за наказом Наркомшляху інститут переїхав до будинку колишнього Управління Північно-Донецької залізниці (площа Фейєрбаха, 7). З 1934 року назву інституту змінено і з'являється популярна у кількох поколінь залізничників абревіатура ХІІТ — Харківський інститут інженерів залізничного транспорту.

Короткий час — з 20 січня по 29 березня 1934 року через неузгодження в Міністерстві шляхів сполучення, ХІІТ був змушений переміститися до новозбудованої Основ'янської школи ФЗУ. Але інститут потерпав від тісняви, був відірваний від своїх майстерень і лабораторій.

Коли нарешті було прийняте розумне рішення повернути ХІІТ до Харкова за вже звичною адресою на площі Фейєрбаха, директор І. Беседовський вкотре засвідчив свої високі організаційні здібності. За його закликом обладнання інституту було перевезено за один вихідний день! Ще в суботу інститут розташовувався за містом, а вже в понеділок студенти і викладачі займалися у своєму приміщенні в Харкові.

У 1930-х роках гуртожиток студентів-залізничників розташовувався за адресою вулиця Артема (нині Алчевських), 30.

In the 1930s, the dormitory for railway students was located at 30, Artiom Street (now Alchevski Street).

Студентські гуртожитки і сцени навчання й побуту студентів ХІІТ на фото 1930-х років.

Student dormitories and scenes of study and life of students from KhIIT in the photos of the 1930s.

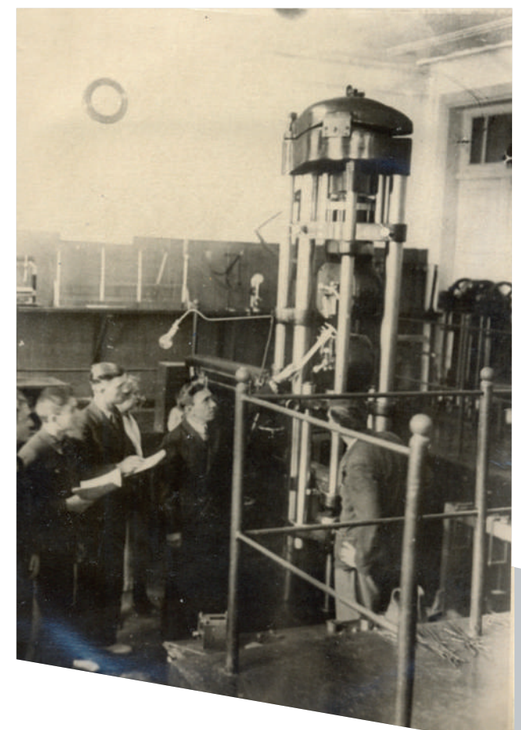
Влітку 1934 року

інститут безоплатно отримав приміщення для гуртожитків на площі Тєвелєва, 16 (нині площа Конституції) на 250 місць і на вулиці Артема, 30 (нині вулиця Алчевських) на 450 місць. У гуртожитках також розташовувались буфети та їдальні. Правда, навіть при таких обсягах цього не вистачало для забезпечення проживанням усіх студентів. Тягар фінансової допомоги ХІІТ також взяв на себе, витрати інституту за утримування студентів на приватних квартирах (при цінах на орендну оплату у 35-50 рублів з людини) щорічно становили близько 200 тисяч рублів. Ну, й звісно, студентське життя було різноманітним. Судячи з вузівських звітів, студенти-залізничники виділялися серед інших вишів гарною фізичною підготовкою. А ще були танці й власний джаз-бенд з 20 музикантів, театральні постановки і літературні вечори.

Однострій студента-залізничника у 1940-ві роки.

The uniform of a railroad student in the 1940s.

Студентський гуртожиток на Малій Гончарівці.
The student dormitory on Mala Honcharivka.



Лабораторія кафедри опору металів.
The Laboratory in the Department of Metallic Resistance

Шмайонок Мірра Абрамівна
(1900 — невідомо)

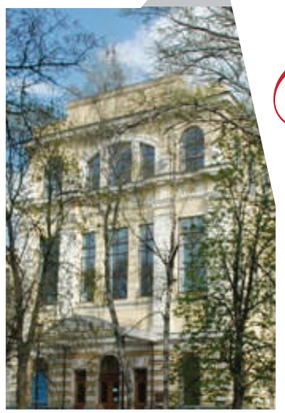
Займала посаду директорки Харківського інституту інженерів залізничного транспорту у 1935 — 1936 роках. Економіст за освітою, мала організаційний хист. В умовах кадрової нестачі змогла забезпечити навчальний процес кваліфікованими викладацькими кадрами, а викладачів власним житлом. Зміцніла матеріально-технічну базу інституту.

Чорнобривець Василь Павлович
(1907 — 1937)

Закінчив Київський інститут інженерів залізничного транспорту за спеціальністю інженера-економіста. На посаду начальника Харківського інституту інженерів залізничного транспорту заступив у 1936 році, але вже наступного 1937 року його було безпідставно звинувачено і репресовано. Тимчасово виш очолював заступник з наукової та навчальної роботи В. Т. Середа.

Парфьонов Денисій Федорович
(роки життя не встановлені)

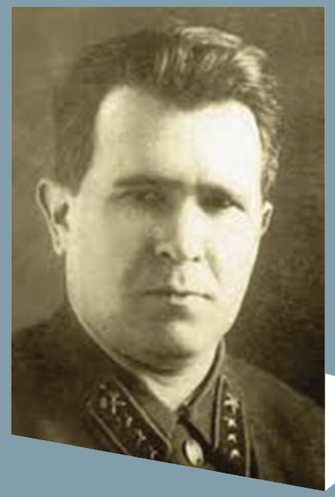
Начальник Харківського інституту інженерів залізничного транспорту у 1937 — 1938 роках. За час його керівництво відбулися позитивні зміни. Зокрема підвищення якості наукової роботи в ХІІТ, вихід цього вишу на всесоюзний рівень, поліпшення результатів навчання студентів шляхом їх залучення до наукової та виробничої діяльності.



Життя всієї країни

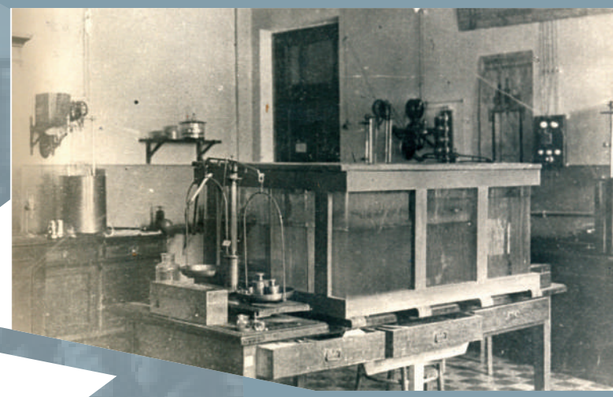
змінилось 22 червня 1941 року. Вже 24 червня інститут звільнив свої приміщення для воєнного госпіталю, але заняття продовжилися в будівлі Харківського сільськогосподарського інституту. 25 червня був сформований взвод добровольців ХІІТ. Гуртожитки передавалися у розпорядження начальника харківського гарнізону, лабораторії інституту закрито й законсервовано.

Коли війна наблизилася до міста і прийшов наказ про евакуацію, з'ясувалося, що 50 вагонів, необхідних для вивезення обладнання і співробітників інституту разом зі студентами, відсутні. Глава ХІІТ О. Шедей, організував ремонт власними силами наявних 15 вагонів, тому інститут таки зміг провести евакуацію до Ташкенту. Було вивезено майже все майно і обладнання та навіть спеціаль-

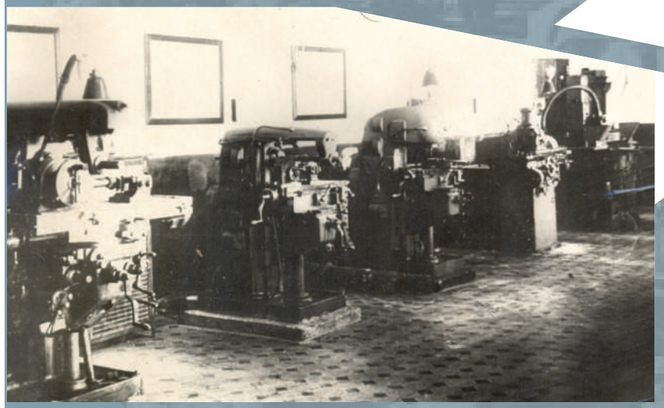


Шедей
Олександр Ісидорович
(1906 — 1982)

З 1938 до 1951 року займав посаду Начальника Харківського інституту інженерів залізничного транспорту. Ще до війни під його керівництвом було розроблено статут ХІІТ, орієнований на міцні зв'язки з залізничною практикою. Для наукової діяльності у виші було створене спеціальне бюро, а вчені відряджалися на об'єкти залізничного транспорту для перевірки ефективності наукових розробок. На жаль цей плідний період перервала Друга світова війна. О. Шедей провів свій виш через всі випробування військового лихоліття. У результаті харківський інженерний виш не припиняв діяльність і в евакуації, перебуваючи в Ташкенті. Після повернення до Харкова, у 1948 році ХІІТ досяг довоєнної кількості випускників.



В лабораторії ХІІТ.
In a laboratory of KhIIT.



Фрезерне відділення.
The Milling Machine Room

ну бібліотеку. Урятовано матеріальних цінностей на суму понад 1 млн. рублів. Під час перебування у Ташкенті, ХІІТ не тільки готував такі необхідні для залізниці воєнного часу професійні кадри, але й брав участь у розбудові потужних місцевих об'єктів господарського призначення.

Поки частина колективу ХІІТ віддавала усі свої сили для перемоги над ворогом, працюючи на «трудовому фронті», їх колеги воювали на фронтах, приймали участь в партизанському русі. Своєрідний фотолітопис ХІІТ дозволяє нам поглянути на обличчя фронтовиків, віддати їм шану і просто подивитися в очі тим, хто виборював право на свободу і життя для прийдешніх поколінь.

Під час Другої світової війни до Ташкенту вдалося вивезти майже все майно і обладнання інституту, включно зі спеціалізованою бібліотекою, було урятовано матеріальних цінностей на суму понад 1 млн. рублів.

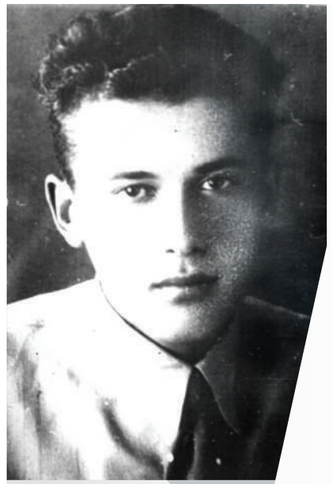
During the Second World War, almost all the property and equipment of the Institute, including the specialized library, was evacuated to Tashkent; valuable property valued more than 1 million rubles were saved.

Франков Миколай Якович

Викладач ХІІТ. Керував однією з груп харківського антифашистського підпілля, командував партизанським загоном. Нагороджений медаллю «За відвагу».

Рибак Максим Єфимович

Завершив навчання в ХІІТ вже в евакуації у 1942 році. Закінчивши прискорені курси воєнного училища, брав участь у битві за Сталінград. У 1943 році, виконуючи розвідувальне завдання під псевдонімом «Путеец», був закинутий у тил ворога, звідки передавав цінні відомості.



Кирилюк Георгій Григорович

У роки війни, як студент ХІІТ став добровольцем партизанського загону. Після війни завершив навчання і став заступником начальника Привольської залізниці. Створив музей залізниці, був його першим директором.

Документи Тамари Леонідівни Коробко — випускниці ХІІТу 1949 року. Поступила до вишу під час евакуації у 1943 р., і цього ж року повернулась до рідного Харкова із першим ешелоном інституту. Все життя працювала на залізниці.

Documents of Tamara Leonidivna Korobko, a graduate of KhIIT in 1949. She was admitted to the Institute during the evacuation in 1943, and in the same year she returned to her birth Kharkiv with the first echelon of the Institute. All her life she worked on the railway.

Не дивлячись на всі труднощі евакуації, в Узбекистані керівництво ХІІТ змогло налагодити навчальний і виробничий процеси, а також побут викладачів і студентів. На фото навчальний і житловий корпуси в Ташкенті.

Despite all the difficulties of evacuation, in Uzbekistan, the management of KhIIT was able to build training and operating processes, as well as the life of teachers and students. In the photo one can see the academic and residential buildings in Tashkent.

Після визволення Харкова місто стояло напівзруйноване, через що інститут повністю втратив частину своїх довоєнних приміщень, а інші, в тому числі головний корпус, зазнали значної руйнації.

After its liberation, Kharkiv was half-ruined, therefore the Institute lost a part of its pre-war premises, and others, including the Main Building, were significantly destroyed.

Харків'яни мріями

повернутися в рідне місто. Тому 14 вересня 1943 року у звільнений від німецької окупаційної армії Харків, повернулося 5 співробітників інституту, щоби розпочати процес реевакуації ХІІТ. Картина виявилася складною, місто стояло напівзруйноване, через що інститут повністю втратив частину своїх довоєнних приміщень, а інші, в тому числі головний корпус, також зазнали руйнацій і потребували чималих вкладень. Пізніше було підраховано, що збитки ХІІТ від війни сягали більше 5 млн. рублів.

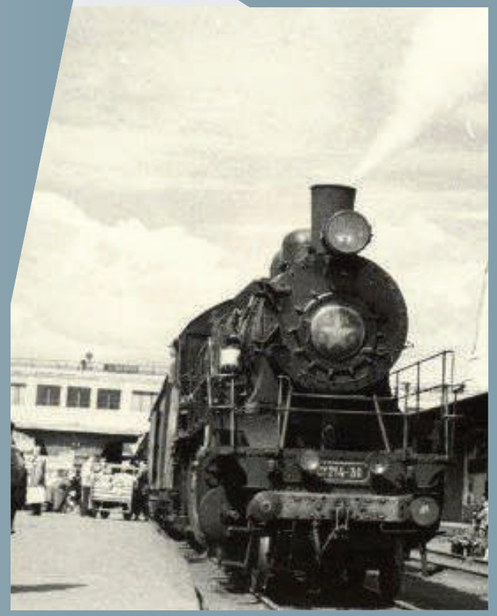
Тільки наприкінці травня 1944 року госпіталь звільнив приміщення і ХІІТ зміг повернутися у головний корпус на площі Фейєрбаха, 7. Тоді ж розпочався перший повоєнний набір до інституту. Нестача була не тільки в гуртожитках і приміщеннях для занять і лабораторій, ще відчувався кадровий «голод», треба було відроджувати й фундаментальну науку, притаманну спеціалізованому вишу. Усі ці завдання, в тому числі розбудова нового головного корпуса, випали на долю нового ректора.

Лабораторія СЦБ (пристрої сигналізації, централізації і блокування) і зв'язку.

The Laboratory of Signaling, Interlocking and Blocking Devices and Communication

Ігнатьєв Олександр Федорович
(1907 — 1975)

Науковець, автор більше 50 друкованих праць, Лауреат державної премії, організатор і громадський діяч. Ще молодим спеціалістом продемонстрував свої наукові і організаційні здібності. У 1937 році очолював спеціальний залізничний павільйон на всесвітній виставці в Парижі. У роки війни виконував спеціальні доручення керівних органів влади. З 1951 по 1972 роки — ректор ХІІТ. Саме під його керівництвом ХІІТ нарешті отримав новий головний корпус, було відкрито 12 нових лабораторій і 23 кабінети, побудовані оздоровчі бази відпочинку на Харківщині і в Криму. Продовжуючи відгукуватись на нові тенденції епохи, О. Ігнатьєв організує факультет автоматики, телемеханіки і зв'язку.

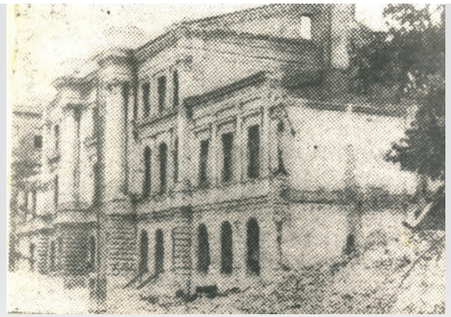


Місце для нового корпусу

обрали поряд зі старим. Ще донедавна тут була розташована будівля добре знайома харків'янам. Колись це була 2-га жіноча гімназія, змурована у 1882-1885 роках за проєктом відомого архітектора Болеслава Михаловського. У архітектурному плані гімназія мала неоренесансні елементи і виділялася своєю ошатністю. І після 1917 року, хоча гімназія, як тип навчального закладу зникає, будівля зберігає свою освітню спрямованість. На жаль під час Другої світової війни вона була розбомблена. Перед архітекторами нового покоління поставало завдання відповідності новим архітектурним смакам, і при цьому частково «вписатися» у старі «гімназійні» фундаменти. Тому проєкт виконували досвідчені, знакові для Харкова повоєнної пори, архітектори.

Стара будівля ХІІТ на фото початку 1950-х років.

The photo of the early 1950s shows the old building of KhIIT.



Будівництво нового корпусу розпочали на місці старої будівлі школи (раніше гімназії), яка була частково зруйнована під час війни.

Construction of a new building was begun on the site of the old school building (formerly a gymnasium), which was partially destroyed during the war.

На фото з вантажівкою зафіксовано один з етапів будівництва нового (нині головного) корпусу ХІІТ.

The photo with a truck captured one of the stages of construction of the new (now the Main) Building of KhIIT.

Так виглядала 2-га жіноча гімназія на початку ХХ століття.

This is how the 2nd Women's Gymnasium looked at the beginning of the XX century.

Ной Подгорний став одним з харківських архітекторів, який почав створювати нове конструктивістське обличчя міста у 1930-ті роки (фото внизу). У повоєнні роки працював у стилі, який потребувала нова епоха. Проєктував у тому числі відомі навчальні заклади (верхнє фото)

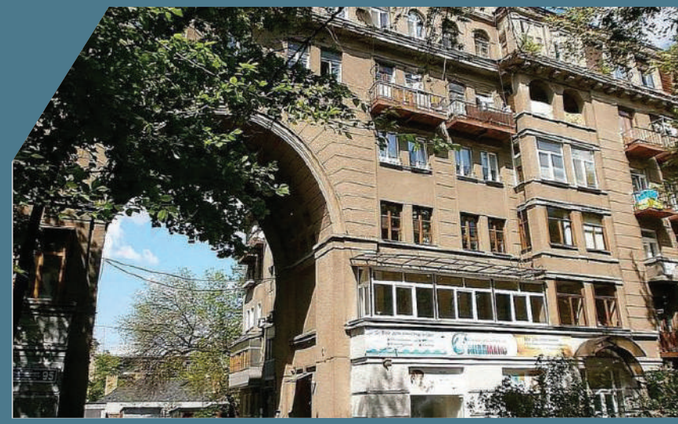
Noah Podhornyi became one of Kharkiv architects who began to develop a new Constructivist matrix of the city in the 1930s (see the photo below). In the post-war years, he worked in the style demanded by the new epoch. He also designed famous academic institutions (see the photo above).

Подгорний Ной Мойсейович (1897 — 1988).

Відомий український архітектор. Отримав архітектурно-мистецьку освіту в Київському художньому училищі та Художньому інституті. До Харкова приїхав в 1930 році з бригадою видатного архітектора П. Альошина, брав участь у проєктуванні і будівництві району для робітників тодішнього промислового гіганта Харківського тракторного заводу. Працював у харківському Містбудпроєкті, побудував у Харкові десятки будівель різноманітного призначення. За проєкт і розбудову нового корпусу Інституту інженерів залізничного транспорту отримав премію. За підсумками 1956 року, головний корпус ХІІТ визнано однією з кращих будівель України.

Гальперін Еммануїл Якович (1915 — 1986)

У 1939 році закінчив архітектурний факультет Київського художнього інституту. Активно працював у Харкові, неодноразово нагороджувався преміями на міських архітектурних конкурсах. Працюючи в «Харківгіпротрансі», виконував проєкти житлового і промислового призначення в системі залізничного транспорту. Такою будівлею став для нього і ХІІТ. У цьому проєкті він відповідав за архітектурні креслення.

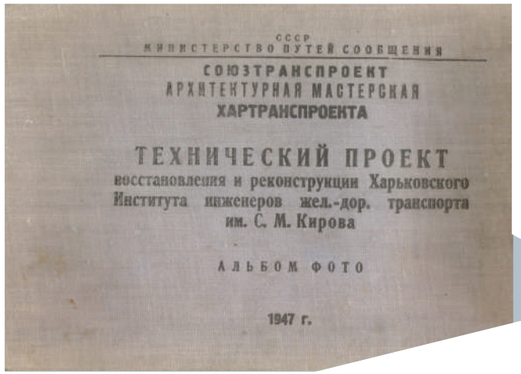


У архітектурному активі Н. Подгорного будинки різних стилів і різного призначення. Серед них добре відомими є житловий будинок по вулиці Чернишевській, 95, а також головний корпус ХНУРЕ.

The architectural contribution of Noah Podhornyi includes the buildings of various styles and different purposes. Among them, the well-known residential house at 95, Chernyshevska Street, as well as the Main Building of Kharkiv University of Radioelectronics (KhNURE).

Архітектура Н. Подгорного пройшла випробування часом і майже не зазнала змін, як житловий будинок по вулиці Гаршина, 5/7 на цьому фото.

The architectural heritage of Noah Podhornyi has passed the test of time and has hardly undergone changes, like the residential building at 5/7, Garshin Street in this photo.


СССР
МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
СОЮЗТРАНСПРОЕКТ
АРХИТЕКТУРНАЯ МАСТЕРСКАЯ
ХАРТРАНСПРОЕКТА
ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОЕКТ
восстановления и реконструкции Харьковского Института инженеров жел.-дор. транспорта им. С. М. Кирова
АЛЬБОМ ФОТО
1947 г.

Проєкт

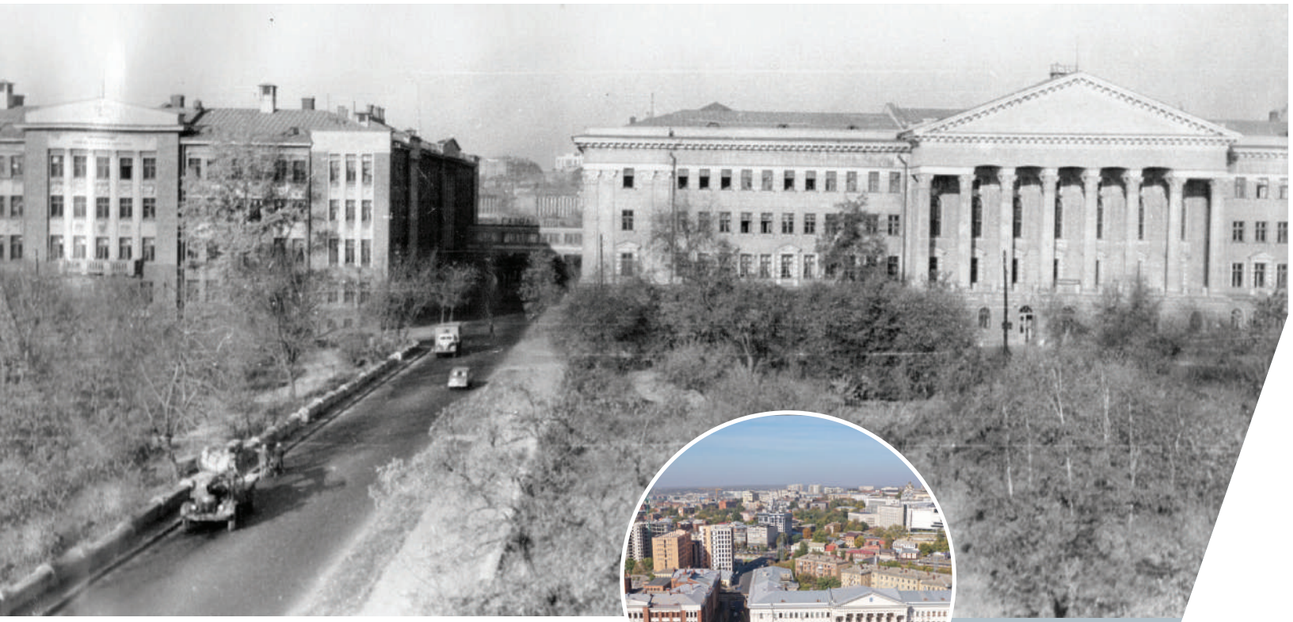
і саме будівництво зайняли 8 років, на 1954 рік будівля у цілому була завершена. У 1958 р. перший та другий корпуси інституту об'єднав перехідний місток. На поштових листівках кінця 1950-х років ми бачимо, як монументально виглядає фасад ХІІТ, при цьому не порушуючи гармонію ансамблю площі Фейєрбаха.

Упізнаваними і нині є інтер'єри головного корпусу, вони виглядають майже такими, якими ми бачимо їх у проєктній документації 1950-х років.

The interiors of the Main Building are still recognizable; they look almost the same as we see them in the design documentation of the 1950s.

Не випадково будівля ХІІТ була визнана кращою серед здійснених архітектурних проєктів за 1956 рік.

There is a reason that the building of KhIIT was recognized as the best among the implemented architectural designs for 1956.



На початку 1950-х

панує ідея великої перемоги над потужним ворогом — нацистською Німеччиною. Парадність, монументальність форм, алюзії на державну міць і непереможність, усе це призвело до повернення принципів неокласицизму і ампіру. Останні ж спиралися на архітектурні традиції Давньої Греції і особливо Давнього Риму з величними портиками, колонадою, декоративним оздобленням. Таким став і новий головний корпус Харківського інституту інженерів залізничного транспорту.

На площу Фейєрбаха він дивиться масивним фасадом, по центру якого розташовано восьмиколонний портик. Для оформлення колон обрано найбільш пишний варіант на основі так званого корінфського ордеру. Капітелі колон прикрашені геометризованою рослинністю, у яку вплетена ліроподібна форма, яка ніби «збирає» густу рослинну композицію, завершуючи її волютами, притаманними для іонійського ордеру.

Випускники XIITу 1961 року біля центральних сходів головного корпусу

Випускники XIITу 1961 року біля центральних сходів головного корпусу

Напис на звороті цього фото студенток XIIT передає атмосферу післявоєнних 1950-х: «…Пусть не вечна наша встреча, но зато ведь наша дружба безконечна…».

The inscription on the back of this photo of KhIIT student girls conveys the atmosphere of the post-war 1950s: «Let our meeting not last forever, but our friendship is endless ...».

Студенти XIIT завжди вміли працювати і відпочивати. А рідний виш робив усе належне, щоби створити відповідну базу. Важливою також є увага до нових технічних можливостей і обладнання.

Students of KhIIT have always been able to work and take rest. And their alma mater did everything necessary to establish an appropriate framework. Attention to new technical capabilities and equipment is also important.

Нижній поверх будівлі

оздоблений рустованим камінням. Масштаб будівлі підкреслюють великі вікна, які сягають ¾ розміру масивних вхідних дверей. Двері та вікна поверху мають обрамлення, яке імітує потужну кам'яну кладку. Принцип симетрії, характерний для неокласицизму, підтримують і вікна та двері другого поверху, прикрашені декоративними фронтонами. Також симетрію композиції підкреслюють пілястри у вигляді колон, прикрашених капітелями з картушами по боках фасаду.

Не менш вражаючими, враховуючи матеріальну скрутність післявоєнного побуту, були й інтер'єри головного корпусу. Широкі парадні сходи, атріум центрального холу, наповнений світлом з великих вікон другого поверху, орнаментальна ліпнина і бронзові світильники. Усе це і нині надає інтер'єрам врочистої атмосфери.

Студенти факультету будівництва ХІІТ отримували можливість проходити виробничу практику, будуючи ті аудиторії, у яких будуть вчитися не тільки вони, а й майбутні покоління.

Students of the Faculty of Construction, KhIIT, have received the opportunity to undergo their industry-focused practical placement building those classrooms in which not only they, but also succeeding generations of students will study.

Студенти на будівництві рідного вишу — теж характерна ситуація періоду відбудови. Країна не тільки підіймалася з руїн, вона будувала майбутнє. Як на цих фото, де показано процес будівництва Головного корпусу.

Закладка фундаменту нового навчального корпусу.

*Students at the construction site of their **alma mater** are a typical situation during the recovery period. The country not only rose from ruins, it was building the future. As in these photos showing the construction process of the Main Building.*

Laying of the foundation for a new academic building.

Хомич
Анатолій Захарович
(1928 — 2004)

Доктор технічних наук, автор 138 наукових праць та 23 винаходів. Учасник ліквідації наслідків аварії на ЧАЕС. На посаді ректора ХІІТ з 1972 по 1980 рік. Вирішував проблеми модернізації вишу, зокрема було відкрито обчислювальний центр, працювали 3 науково-дослідних і 63 навчальних лабораторії. У результаті ХІІТ став базовим інститутом Головного управління навчальних закладів МШС СРСР з питань нової організації, технічного та естетичного забезпечення навчального процесу.

Центральне фото, на якому зображена аудиторія, фіксує стан напруженої роботи, бо це абітурієнти, які мріють стати студентами ХІІТ.

The central photo, which depicts the auditorium, captures the state of hard work, because these are applicants who dream of becoming students of KhIIT.

Повсякдення, не означає буденність. Повсякденне життя студентів у ХІІТ буяло розмаїттям в навчальних аудиторіях і поза їх межами.

Mundanity does not mean dullness. The daily life of students at KhIIT abounded in variety in classrooms and beyond.

Попри технічний напрям вишу, багато уваги в ХІІТ завжди приділяли культурі. Період 1960-х уславився творчістю «фізиків» (технарів) та «ліриків» (гуманітарні напрями).

Despite the technical direction of the academic institution, a lot of attention has always been paid to culture in KhIIT. The period of the 1960s became famous for creative activities of «physicists» (applied sciences) and «lyricists» (humanities).

Тепловозна лабораторія.
The Diesel Locomotive Laboratory.

На сторінках цього видання згадувалися спортивні досягнення студентів ХІІТ. Власний стадіон допомагав підтримувати гарну фізичну підготовку.

On the pages of this print, sports achievements of KhIIT students were mentioned. Our own stadium helped to maintain good physical fitness..

Епоху нерідко передають не тільки головні досягнення, але й елементи звичайного вузівського життя. Такими колись були і студентські «трудові десанти» з допомогою різним галузям народного господарства.

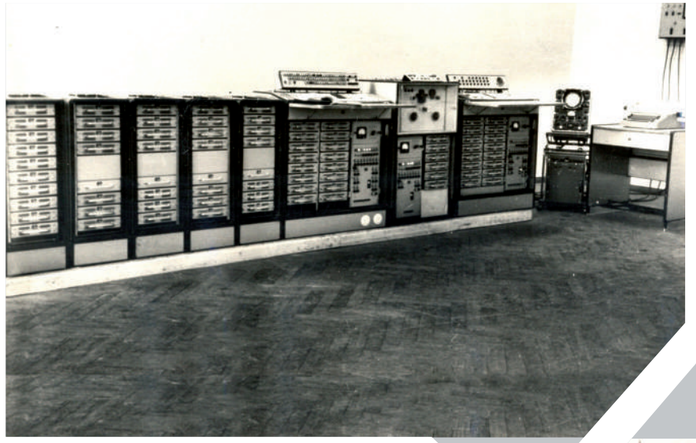
The epoch is often conveyed not only by the main achievements, but also by elements of ordinary institute life. The student «working landings» with the aim to help various sectors of the national economy once were such ones.

Соболєв
Юрій Володимирович
(1941 р. н.).

Доктор технічних наук, віце-президент Транспортної академії України. Створив новий науковий напрямок у галузі автоматизованих систем контролю та управління на залізничному транспорті, автор більше 200 наукових видань. На посаді ректора з 1980 по 2004 рік. За час його керівництва введено до експлуатації 4-й корпус ХІІТ, було створено навчальний комплекс до якого увійшли 22 профільних залізничних технікуми. А в 1993 році виш отримав новий рівень акредитації і став Харківською державною академією залізничного транспорту.

В читальній залі бібліотеки ХІІТ.
In the reading hall of the KhIIT library.

Лабораторія зразку 1970-х років.
A common example of the laboratory of the 1970s.



Лабораторія «Телефонія і дальній зв'язок»

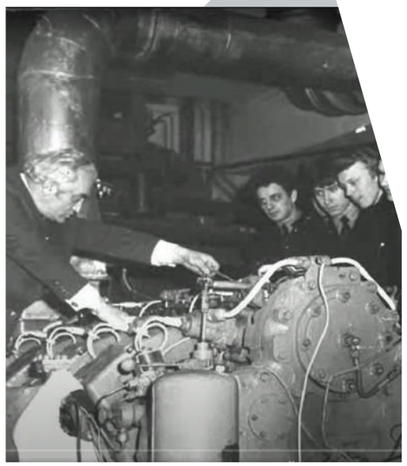
The Laboratory of Telephony and Long-Distance Communications.

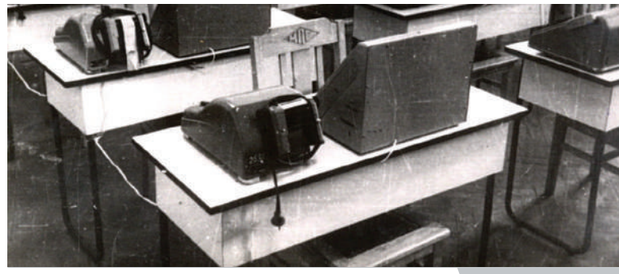
Одна з перших українських обчислювальних машин «Дніпро-1».

«Dnipro-1», one of the first Ukrainian computer systems.

Навчальний процес поєднує теорію з практикою.

The training process combines theory with practice

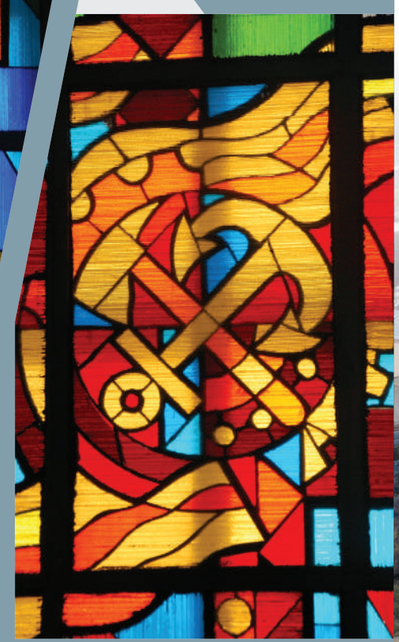




Лабораторія «Телеграфія».
The Telegraph Laboratory.

Парадні сходи Головного корпусу прикрашають вітражі з залізничною символікою, які є справжнім мистецьким твором (художник Олександр Зіньківський, 1981 р.).

The grand staircase of the Main Building is decorated with stained glass windows depicting railway symbolism, which are the real pieces of art by artist Oleksandr Zinkivskyi (1981).



Данько
Микола Іванович
(1949 — 2013)

У 1975 р. закінчив ХІІТ за спеціальністю «Експлуатація залізниць». Доктор технічних наук, академік Транспортної академії України. Ректор Української державної академії залізничного транспорту з 2004 по 2013 рік. При ньому на факультетах почала діяти нова мережа комп'ютерних класів з обчислювальним центром для тестування студентів, обладнана електронна медіатека. Важливим напрямком науково-дослідної роботи став пошук сучасних ресурсоощадних технологій перевізного процесу на залізничному транспорті. Важливою подією стало відкриття нового стадіону «Південний», покращення відбулися у навчальних корпусах та в гуртожитках.

Сміливе поєднання геометричних об'ємів з фігуративними зображеннями є своєрідним «цитуванням» авангардних прийомів, нагадуючи про Харків, як один з центрів авангардного мистецтва.

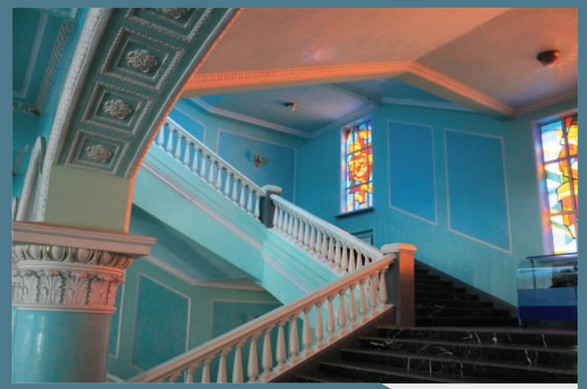
The inventive combination of geometric volumes with figurative images is a kind of «citation» of avant-garde techniques, recalling Kharkiv as one of the centres of Avant-garde art.

Історичні інтер'єри, які зустрічають усіх, хто завітав до головного корпусу ХІІТ, неодмінно звертають на себе увагу.

The historical interiors that meet everyone who visited the Main Building of KhIIT will certainly attract attention.

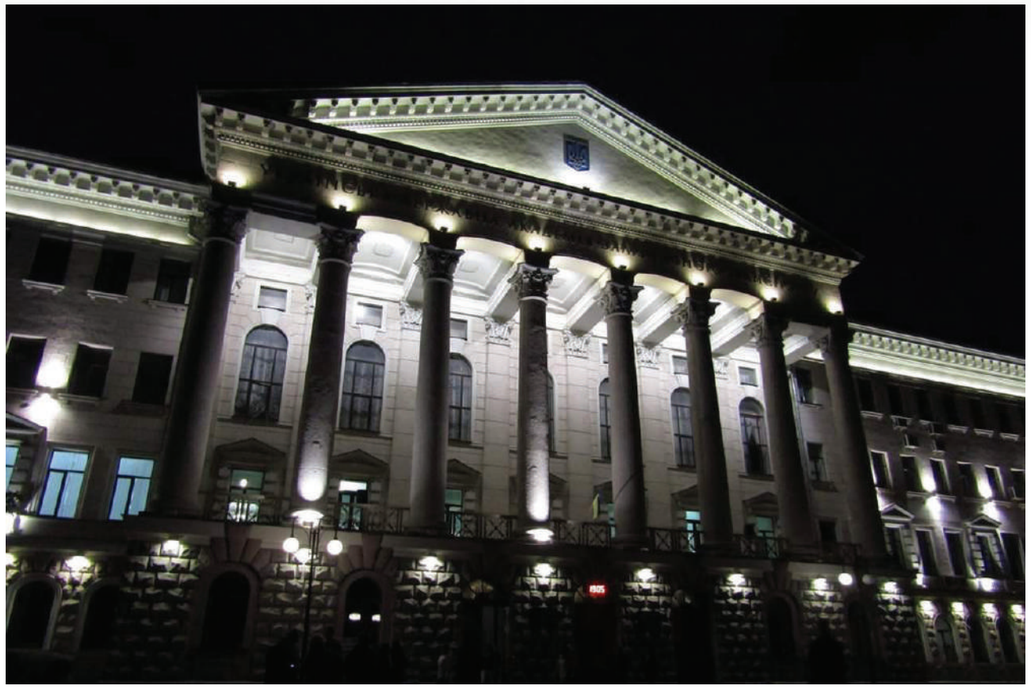
Просторі парадні сходи з вітражами, кесоні стелі, арочні конструкції.

The spacious grand staircase with stained-glass windows, ceiling caissons and arched constructions.



Усі ці елементи надають інтер'єрам Головного корпусу вишуканість і піднесеність.

All these elements make the interiors of the Main Building sophisticated and elevated.

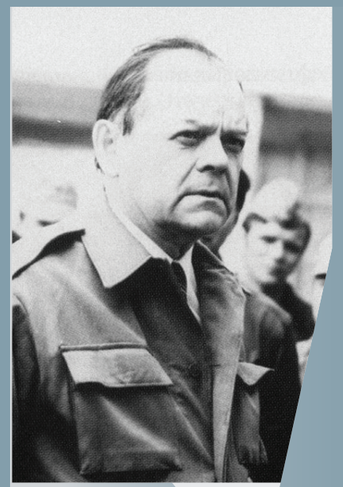


Панченко
Сергій Володимирович
(1966 р. н.)

У 1990 році з відзнакою закінчив ХІІТ. Доктор технічних наук, академік Транспортної академії України та Міжнародної академії безпеки життєдіяльності України. З 2014 р. — ректор. Активно сприяє розширенню пріоритетів міжнародної співпраці в галузі освіти і науки, зокрема з Польщею і Францією. Для проведення наукової і навчальної діяльності створено понад 20 нових лабораторій і спеціалізованих аудиторій. Започатковане поточне і підсумкове комп'ютерне тестування знань студентів. Під його керівництвом виш реорганізовано в Український державний університет залізничного транспорту.

Видатні діячі

Випускники воєнних і повоєнних років набували професійного і життєвого досвіду і виходили з Харкова на масштабні проєкти і високі кар'єрні перспективи. Нині імена таких діячів-залізничників відомі не тільки в Харкові, вони відображені у міській топоніміці України і за її межами, їхні образи знайшли своє відображення в документальному і художньому кіно та літературі. Нагадаємо ці імена.

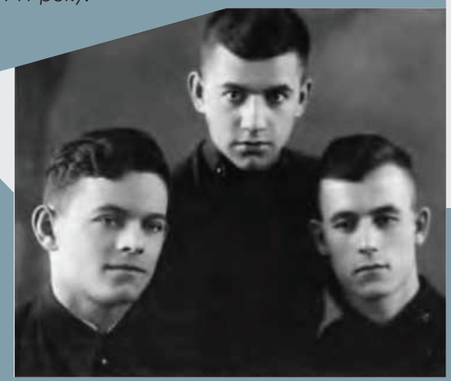


Щербина
Борис Євдокимович
(1919 — 1990)

Міністр будівництва підприємств нафтової та газової промисловості СРСР, а з 1984 р. — заступник Голови Ради Міністрів СРСР, Герой соціалістичної праці. Його величезний досвід і вміння знадобилися, коли сталася одна з найбільших техногенних катастроф XX століття. Саме Б. Щербину було призначено головою Урядової комісії з ліквідації наслідків Чорнобильської катастрофи. А у 1988 році він знову став на чолі урядової комісії у надзвичайних обставинах, підіймаючи з руїн Вірменію після страшного землетрусу.

Борис Щербина (зліва) — студент XIIT, травень 1941 року.

Borys Shcherbyna (left), a student of KhIIT, May 1941.



У міжнародному кінопроєкті, серіалі «Чорнобиль» (2019), роль принципового і відповідального керівника Ю. Щербини зіграв відомий актор Стеллан Скарсгард.

In the international film project, TV mini series «Chernobyl» (2019), the part of Borys Shcherbyna, the principled and responsible leader, was played by famous actor Stellan Skarsgård.

Запуск першої лінії харківського метрополітену, 1975 рік.

Commissioning of the first line of Kharkiv metro (underground railway), 1975.

Святкове запрошення на відкриття першої лінії метрополітену (фрагмент).

Festive invitation to the opening ceremony of the first metro line (fragment).

Микола Конарєв сприяв розвитку харківського метрополітену.

Mykola Konarev promoted the development of Kharkiv metro.

Конарєв
Микола Семенович
(1927 — 2007)

Після закінчення XIIT пройшов шлях від інженера-залізничника до начальника Південної залізниці, а згодом і одного з найбільш відомих Міністрів шляхів сполучення СРСР (1982 — 1991). Доктор технічних наук, автор багатьох наукових розробок у залізничній галузі. Значним був його внесок у будівництво харківського метрополітену. Почесний громадянин міста Харкова.

Випускники ХІІТ — Георгій Кирпа і Віктор Остапчук.

The graduates of KhIIT: Heorhii Kyrpa and Viktor Ostapchuk

Кірпа Георгій Миколайович
(1946 — 2004)

Також пройшов шлях від залізничного інженера до міністра транспорту України, академік, Герой України. На своїй посаді здійснив низку масштабних проєктів з модернізації українських залізних доріг. Почесний громадянин кількох українських міст, у тому числі Харкова.

Зустріч першого електропоїзду на станції Зборів (1997 рік).

Meeting of the first electric train at Zboriv station (1997).

Палац спорту залізничників імені Георгія Кирпи, Харків.

«Heorhii Kyrpa» Sports Palace of Railwaymen, Kharkiv.

В. Остапчук причетний до запуску пришвидшених потягів на Південній залізниці.

Viktor Ostapchuk was involved in the putting rapid trains into operation on the Southern Railway.

В. Остапчук в кабіні електропотягу.

Viktor Ostapchuk in the driver's cab of an electric train.

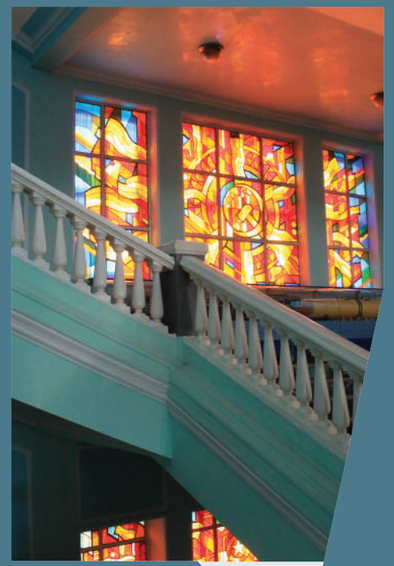
Остапчук Віктор Миколайович
(1955 р. н.)

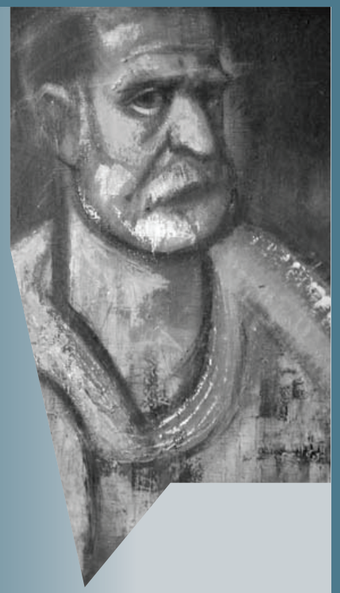
Пройшов шлях від бригадира локомотивного депо до начальника Південної залізниці. На цій посаді займався запуском прискорених поїздів, запроваджував новітні транспортні технології. Академік Транспортної академії України, Герой України, почесний громадянин кількох українських міст, у тому числі Харкова.

Зазначені досягнення,

звісно ж, базуються на тих напрацюваннях, які були закладені у розвиток ХІІТ, і постійному руху вишу назустріч новим викликам часу. Уже з 1960-х років велика увага приділялася автоматиці і телемеханіці. У ХІІТ працювали доктори наук, професори, були підготовлені підручники для транспортних вищих навчальних закладів, за якими вчилося кілька студентських поколінь майбутніх українських залізничників. У 1970-80-х роках щорічно дипломи отримували майже півтори тисячі молодих фахівців.

Такі успіхи були відзначені відповідним статусом. У 1993 році ХІІТ успішно пройшов акредитацію і став Харківською державною академією залізничного транспорту. А в 2014 році розпорядженням Кабінету міністрів статус вишу підвищено, він отримав найменування Українського державного університету залізничного транспорту.





Зіньківський Олександр Альбертович
(1950 р. н.)

Творчий доробок О. Зіньківського вирізняється розмаїтістю: станковий живопис, графіка, ювелірні вироби, сценографія, монументальні форми. Саме до останніх відносяться вітражі у головному корпусі Українського державного університету залізничного транспорту, створені у 1981 р.

Спеціалізований кабінет для вивчення іноземних мов.

The purpose-designed classroom for foreign language learning.

Читальна зала наукової бібліотеки.

A reading hall of the Scholar. Research Library.

Сьогодні

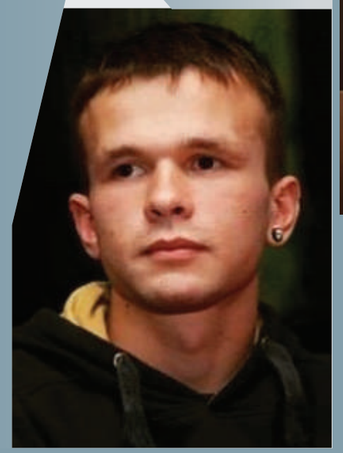
серед викладачів університету академіки і члени-кореспонденти галузевих академій України, доктори наук, лауреати Державних премій, Почесні залізничники. Значна наукова, навчальна і практична база університету дозволяє впевнено стверджувати, що і надалі харківські випускники-залізничники продовжать вписувати свої імена в історію країни, як і їхні видатні колеги.

Чигирин Юлій Федорович
(1935 — 1962)

Інженер-залізничник. Закінчив з відзнакою Харківський інститут інженерів залізничного транспорту. Через декілька днів після успішного захисту диплому, йдучи разом із друзями платформою ст. «Жовтнева» біля селища Високий, ціною власного життя врятував від смерті двох жінок. Ім'я Юлія було навічно внесено в списки студентів будівельного факультету вишу, а його диплом зберігається у музеї. 5 лютого 1963 року влада Московського району Харкова прийняли рішення про перейменування вулиці Електротехнічній (колишньої Дворянській) на вулицю імені Юлія Чигирина, а Горбатий міст — в міст Чигирина. Нагороджений орденом Червоної Зірки (посмертно)

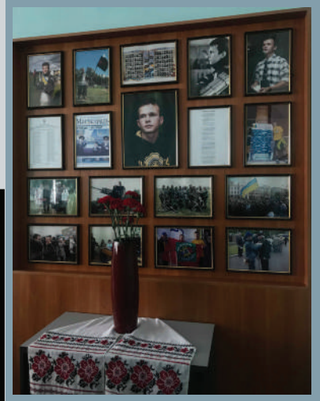
Зубенко Владислав Віталійович
(1991 — 2014)

Герой Небесної Сотні. Випускник ХІІТ, харків'янин Влітку 2013 року він отримав диплом з відзнакою і пішов працювати на Південну залізницю, а вже восени став активним учасником Революції гідності у Харкові. 19 лютого 2014 року у розпал протистояння на Майдані Незалежності, Владислав з друзями приїхав до Києва і записався до однієї з сотень самооборони. 20 лютого під час подій на вулиці Інститутській Владислав отримав смертельне поранення від кулі снайпера і через кілька днів помер у лікарні. Удостоєний звання Герой України з нагородженням орденом «Золота Зірка» (посмертно).



Диплом Юлія Чигирина — славетного випускника ХІІТу, іменем якого названа вулиця у місті Харків.

The Diploma issued to Yulii Chihirin, a famous graduate of KhIIT, after whom a street in Kharkiv was named.



Аудиторія імені Героя України Владислава Зубенка.

The memorial auditorium named after Vladyslav Zubenko, a Hero of Ukraine.

Стенд для статичних випробувань підрейкових основ.

The stand for static tests of underrail bases.

Обладнання для кліматичних випробувань будівельних матеріалів, виробів та конструкцій.

Equipment for climatic testing of building materials, products and structures.

Обладнання для кліматичних випробувань будівельних матеріалів, виробів та конструкцій.

Equipment for climatic testing of building materials, products and structures.

Наочна презентація технологій відновлення та ремонту будівельних конструкцій.

A visual presentation of technologies for restoration and repair of building structures.

Обладнання для динамічних випробувань підрейкових основ.

Equipment for dynamic testing of underrail bases.

Лабораторія мікропроцесорних систем електричної централізації.

The Laboratory of Computer-Based Systems for Electrical Interlocking.

Лабораторний макет гіркової мікропроцесорної централізації .

The laboratory mock-up of computer-based hump switching.

Програмний комплекс технологічного зв'язку SI-3000.

SI-3000 operational communication software suite.

Термінальне обладнання цифрової системи комутації SI 2000-OT3.

Terminal equipment of the digital switching system SI 2000 OTZ.

Симулятор руху електропоїздів Medcom.

The simulator of electric traffic working.

Лабораторія систем автоматики на перегонах.

Laboratory of automation systems on railroad hauls.

Цифрова системи комутації технологічного зв'язку SI 2000-OT3.

SI 2000-OTZ digital switching system for operational communication.

Комплекс мобільного зв'язку на основі базової станції Ericsson GSM.

The complex of mobile communication based on the Ericsson GSM basic station.

Точкові колійні датчики з мікропроцесорним контролем (США).

Microprocessor-controlled point-track sensors (USA).

Лабораторія опору матеріалів.

The Laboratory of Structural Resistance.

Лабораторія дослідження механічних властивостей конструкційних матеріалів.

The Laboratory for Studying Mechanical Properties of Structural Materials.

Комп'ютерний клас для розрахунку та проектування будівельних конструкцій і елементів рухомого складу.

The ICT classroom for calculation and design of building structures and rolling stock elements.

Лабораторія систем управління та діагностики рухомого складу залізничного транспорту.

The Laboratory of Control and Rolling Stock Diagnostics Systems.

Кабінет автомобілів, тракторів та ремонту машин.

The Classroom of Cars, Tractors and Car Repair.

Кабінет колійних машин.

The Track Machine Classroom.

Лабораторія нанотехнологій на транспорті та автоматизації.

The Laboratory of Nanotechnology in Transport and Automation.

Науково-популярне видання

Дорога на все життя
Український державний університет залізничного транспорту

Автор проєкту:
Степан Шльомич

Відповідальний за випуск:
Андрій Корнєв

Художній редактор:
Інна Акмен

Автори тексту:
Інна Акмен
Андрій Корнєв

Переклад і коректура:
Олександр Спірін

Дизайн:
Володимир Тарасов

Аерофотозйомка:
Василь Білоус

Фото:
Володимир Тарасов
Степан Шльомич

Подяка за надані матеріали:

Науковій бібліотеці Українського державного університету залізничного транспорту,
Центру краєзнавства імені академіка П. Г. Тронька,
приватним колекціонерам
Владлену Рябченку, Аркадію Хільковському, Валерію Завершинському, Олександру Білицькому

Відповідальний за випуск — А. Корнєв
Художній редактор — І. Акмен
Дизайн-рішення — В. Тарасов

Підписано до друку 11.01.2021

Видавництво «Раритети України»
Св. реєстр. ДК №3238 від 16.07.08

Формат 60Х90 1/12
Гарнітура: «Book Antiqua»
Умов. друк. арк. 2,1
Умов. видав арк. 7,3
Наклад ____
Зам. № 11.01