50-летию УрГУПС посвящается!

МАГИСТРАЛЬ

Печатный орган Уральского государственного университета путей сообщения №3 (49) февраль 2006 г. (спецвыпуск)

Строительному факультету УрГУПС — 40 лет



Дорогие преподаватели, студенты, сотрудники и выпускники Строительного факультета!

Мне особенно приятно в год 50-летия нашего университета поздравить вас с 40-летием со дня образования Строительного факультета — кузницы кадров для предприятий железных дорог, транспортного, промышленного и гражданского строительства. Строительные специальности, открытые в нашем вузе в конце 50-х и начале 60-х годов занимали достойное место в структуре тогда еще Электромеханического института — УЭМИИТа.

За эти годы подготовлено более 4 300 инженеров путей сообщения — строителей и 1 700 инженеров-строителей. Многие из выпускников факультета стали крупными руководителями путевого хозяйства железных дорог, строительных организаций и проектно-изыскательских институтов, учеными и научно-педагогическими работниками. Сегодня у факультета прекрасные перспективы: потребность в инженерных кадрах строительного направления постоянно растет.

Хочу выразить вам, дорогие коллеги, сердечную благодарность за добросовестный труд, хорошую и отличную учебу, выпускникам стройфака — за их внимание к alma mater, за их благодарное отношение к преподавателям и добросовестный созидательный труд на благо нашей Родины. Строители всегда были и останутся созидателями, желаю всем творческих успехов, здоровья и благополучия!

Ректор А.В. Ефимов



Дорогие преподаватели, студенты, сотрудники и выпускники Строительного факультета!

Сердечно поздравляю вас с Днем рождения факультета, его 40-летием! Мы отмечаем его в знаменательный год 50-летнего юбилея нашего университета. Желаю, чтобы у вас все было хорошо, было меньше огорчений, благополучно решились все проьлемы, стоящие перед вами, пусть вам сопутствуют успех и удача, и сбудутся ваши мечты!

Крепкого здоровья вам и вашим близким!

Декан Строительного факультета Б. Чернявский

МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

«14» февраля 1966 г.

№ Е-3439

Начальнику Главного управления учебными заведениями тов. ПРОНТАРСКОМУ.
Ректору Уральского института инженеров железнодорожного транспорта тов. УТКИНУ.

В целях улучшения руководства учебным процессом, методической и научно-исследовательской работой в области строительства железных дорог, пути и путевого хозяйства и повышения уровня подготовки инженеров путей сообщения — строителей по специальности «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» в Уральском институте инженеров железнодорожного транспорта Министерство путей сообщения ПРИКАЗЫВАЕТ:

1. Организовать в Уральском институте инженеров железнодорожного транспорта Строительный факультет.
2. Начальнику ГУУЗа тов. Пронтарскому выделить для Строительного факультета Уральского института железнодорожного транспорта необходимые штаты по установленным нормам.
3. Ректору Уральского института инженеров железнодорожного транспорта тов. Уткину оформить назначение декана Строительного факультета в установленном порядке.
4. Внести соответствующие изменения в Устав института.

Заместитель Министра путей сообщения П. МАТВЕЙЦЕВ.

Так начинался Строительный факультет



А.А. Лахтин,
профессор кафедры «Механика деформируемого твердого тела, основания и фундаменты» УрГУПС, к.т.н., первый декан Строительного факультета

На работу в Уральский электромеханический институт инженеров железнодорожного транспорта, как он назывался в ту пору, я поступил в сентябре 1960 года после беседы с первым ректором института И.В. Уткиным.

Иван Васильевич заверил меня, что в институте будет организована подготовка инженеров путей сообщения-строителей. В 1960 году была организована кафедра «Сопротивление материалов», и я был избран по конкурсу на должность заведующего кафедрой. Кафедре было поручено шефствовать над студентами-строителями, обучающимися с 1959 года на заочном отделении института. В 1962/63 году был организован первый прием студентов дневного отделения по специальности «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство». До создания Строительного факультета кафедре пришлось организовать преподавание профилирующих дисциплин учебного плана: инженерной геодезии и геологии, строительных материалов и конструкций, тепло-газоснабжения и вентиляции, и ряда других строительных дисциплин, т.е. кафедра «Сопротивление материалов» явилась родоначальником Строительного факультета, открытого в институте лишь в 1966 году. Штат кафедры был значительно расширен за счет привлечения специалистов для ведения отмеченных дисциплин, работало также большое количество специалистов на основе почасовой оплаты.

Неоценимый вклад в дело организации учебного процесса в начальный период внесли доценты Ф.И. Вилен, С.А. Добродеев, Ю.В. Бабченко, старший научный сотрудник» Р.С. Флоров. На кафедре было организовано даже дипломное проектирование и выпуск инженеров по специальности «Промышленное и гражданское строительство», обучавшихся на заочном отделении.

Первые две группы студентов-строителей и последующие приемы до 1966 года, когда был организован Строительный факультет, находились в составе Электротехнического факультета. Однако, и после создания Строительного факультета в течение не менее года вся организационная работа со студентами-строителями велась коллективом кафедры «Сопротивления материалов». В 1964 году была организована первая выпускающая кафедра «Железнодорожный путь и строительство железных дорог» во главе с доцентом В.М. Чижевским. Кафедра начала успешно организовывать преподавание всех профилирующих дисциплин.

Со дня основания коллектив Строительного факультета понимал, что факультет не может успешно развиваться, если будет готовить инженеров лишь одной специальности. Поэтому постоянно ставился вопрос об обращении в вышестоящие организации с просьбой разрешить организовать на Строительном факультете подготовку специалистов по промышленному и гражданскому строительству, а в дальнейшем — по мостам и тоннелям. После многократных, активных, порой безуспешных обращений ректората в Министерство путей сообщения в 1975 году, наконец, был решен вопрос об организации приема студентов на первый курс по специальности «Промышленное и гражданское строительство». В 1978 году была организована соответствующая выпускающая кафедра во главе с доктором технических наук, профессором С.М. Скоробогатовым. Начался значительный рост контингента студентов факультета.

А. Лахтин

Стройфаку — 40 лет!

В конце 50-х и начале 60-х годов железные дороги Министерства путей сообщения и предприятия Министерства транспортного строительства Уральского региона стали испытывать значительные трудности в комплектовании штата инженеров путей сообщения — строителей. В 1959 году сначала по заочной, а с 1962 года и по дневной форме обучения в нашем университете, тогда УЭМИИТе, была открыта подготовка инженеров по специальности «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство». В 1954 году был осуществлен прием студентов заочной формы обучения по специальности «Промышленное и гражданское строительство», а с 1975 года — и по дневной форме обучения.



Два декана: Б.Г. Чернявский и А.А. Лахтин

Для улучшения руководства учебным процессом, методической и научно-исследовательской работой, а также повышения качества подготовки инженеров 14 февраля 1966 года вышел приказ Министерства путей сообщения об организации в УЭМИИТе Строительного факультета.

Первым деканом факультета стал к.т.н., доцент А.А. Лахтин, ныне профессор кафедры «Механика деформируемого твердого тела», а с 1982 года факультет возглавляет к.т.н., доцент Б. Г. Чернявский — профессор кафедры «Мосты и транспортные тоннели».

В различное время заместителями декана были Ю.В. Бабченко, Г.С. Аношкин, А.И. Бычков, В.В. Каменцев, А.Н. Лапкин, А.Г. Мохов, В.М. Сай, А.И. Скутин, С.А. Бекетова, Н.И. Тенирядко. В настоящее время заместители декана по учебной и воспитательной работе — выпускники стройфака кандидаты технических наук, доценты Ю.В. Горелов и А.Б. Середа. Технический персонал деканата возглавляет выпускница нашего университета Л.Н. Балакина.

На факультете три специальности: «Строительство железных дорог путь и путевое хозяйство», «Промышленное и гражданское строительство» и с 2002 года — «Мосты и транспортные тоннели».

Хронология становления и развития кафедр

1960 год — «Сопротивление материалов» — зав. кафедрой, к.т.н., доцент А.А. Лахтин.

1963 год — «Геодезия и геология» — заведующие кафедрой к.т.н., доценты А.А. Иливицкий, Б.Г. Чернявский, Ф.Е. Резницкий.

1964 год — «Железнодорожный путь и строительство железных дорог» — зав. кафедрой доцент В.М. Чижевский.

1965 год — «Железнодорожный путь и путевое хозяйство» — зав. кафедрой доцент В.М. Чижевский.

1965 год — «Изыскания, проектирование и постройка железных дорог» — заведующие кафедрой к.т.н., доценты А.В. Кузнецов, А.С. Понарин, Г.Л. Аккерман.

1969 год — «Путь и путевое хозяйство» — заведующие кафедрой к.т.н., доценты Ю.П. Нехорошев, В.И. Грицык, Г.С. Аношкин, В.М. Янин.

1970 год — «Строительная механика» — заведующие кафедрой к.т.н., доценты А.А. Лахтин, Е.Е. Сурикова, Л.И. Орлов, А.И. Зимин, А.Н. Лапкин.

1978 год — «Строительные конструкции» — заведующие кафедрой к.т.н. доцент С.А. Добродеев, д.т.н., профессор С.М. Скоробогатов, д.т.н., профессор А.З. Клячин.

1979 год — «Строительное производство» — заведующие кафедрой к.т.н. доценты В.К. Панков, И.А. Мареников.

До 1995 года в состав Строительного факультета входила кафедра «Химия», организованная в 1956 году. Заведующими кафедрой были к.т.н., доценты В.Б. Авилов, С.С. Савельев, Н.А. Карнаев, А.Г. Мохов.

В 1994 году на факультете произведено объединение близких по профилю кафедр. Выпускающей кафедрой по специальности «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» стала кафедра «Путь и железнодорожное строительство» — зав. кафедрой д.т.н., профессор Г.Л. Аккерман. Выпускающей кафедрой по специальности «Промышленное и гражданское строительство» стала кафедра «Строительные конструкции и строительное производство» — заведующие кафедрой д.т.н., доцент Х. Ягофаров, к.т.н., доцент Н.Г. Горелов. Общепрофилирующую кафедру «Механика деформируемого твердого тела, основания и фундаменты» возглавил д.т.н., профессор Ю.И. Яровой. В настоящее время исполняет обязанности заведующего этой кафедры к.т.н., доцент Н.В. Полухина. В 2003 году была организована кафедра «Мосты и транспортные тоннели» — зав. кафедрой к.т.н., доцент Г.В. Десятых.

За период с 1965–2005 гг. подготовлено более 4300 инженеров путей сообщения — строителей для Свердловской, Южно-Уральской и Горьковской железных дорог, для предприятий транспортного строительства и более 1700 инженеров-строителей. Дипломы с отличием получили 160 выпускников.

Строительный факультет стал основной кузницей кадров для железных дорог Урала, предприятий транспортного строительства, железных дорог предприятий промышленности и городов (метрополитен, трамвай), проектных и проектно-изыскательских институтов.

Многие наши выпускники в различное время становились крупными специалистами и организаторами производства. В настоящее время М.А. Хаков стал заместителем начальника — главным инженером Департамента пути и сооружений ОАО «Российские железные дороги». Заместителями начальников железных дорог по путевому хозяйству являются: В.В. Павленко (Октябрьская ж. д.), С.А. Рабчук (Московская ж. д.), И.Ф. Демьяненко (Южно-Уральской ж.д.), А.Б. Киреевнин (Северо-

Кавказская ж.д.), Г.И. Панасенко (Калининградская ж.д.). Службу пути Свердловской железной дороги возглавляет С.С. Конышев, а Южно-Уральской — Г.Н. Смирнов, а Дирекции по ремонту пути — С.В. Юрин и В.Е. Григорьев.

Практически весь инженерный состав предприятий путевого хозяйства Свердловской и Южно-Уральской железных дорог, Ижевского и Кировского отделений Горьковской железной дороги — питомцы нашего стройфака.

Наши выпускники — и в Министерстве транспорта РФ: Н.И. Сергеев — руководитель Уральского территориального управления федерального агентства железнодорожного транспорта, С.Н. Шинкаренко — руководитель Уральского управления Госжелдорнадзора федеральной службы по надзору в сфере транспорта, В.Ю. Червяков — заместитель руководителя Регистра сертификации на Федеральном железнодорожном транспорте.

Среди выпускников и руководители строительных трестов, управлений, ОАО: С.Н. Жебелев, С.А. Лукьянов, А.В. Щичко, Д.И. Паверников, А.С. Боярунас, В.И. Турчик, А.Н. Дудников, С.Н. Коробкин, А.И. Пантюхов, С.А. Горовой и др. Директорами проектно-изыскательских институтов стали Ю.В. Сисьмеков («Уралжелдорпроект») и В.И. Никифоров («Тюменькоммунстрой»), а директором Оренбургского железнодорожного техникума — Л.И. Соловьев.

Большой отряд наших выпускников работает в проектно — изыскательских институтах ОАО «Уралгипротранс» и «Уралжелдорпроект».

На развитие г. Екатеринбурга и Свердловской области оказывают влияние и выпускники стройфака: В.М. Злотников — зам. начальника инспекции Госархнадзора по Свердловской области, а ранее зам. начальника Управления Главгосэкпертизы России по Свердловской области; С.В. Ляхов — главный инженер Екатеринбургского муниципального предприятия по строительству метрополитена и подземных сооружений; А.Т. Гиндич — зам. директора Екатеринбургского метрополитена; А.В. Чураков — председатель комитета по строительству администрации г. Екатеринбурга; А.М. Серебренников — зам. начальника по эксплуатации Екатеринбургского трамвайно — троллейбусного управления.

Наши выпускники — наша гордость. Это показатель качества подготовки специалистов, оценка труда профессорско-преподавательского состава нашего университета, которому в ноябре 2006 года исполняется 50 лет.



Встреча с преподавателями
Проректор В.М. Сай, выпускник стройфака В.В. Павленко — зам. начальника Октябрьской железной дороги, декан Б.Г. Чернявский

Выпускники стройфака становятся и научно-педагогическими работниками. Успешно работают в родном вузе: В.М. Сай — доктор технических наук, профессор, проректор по научной работе университета; кандидаты технических наук, доценты О.Л. Моисеенко, А.И. Скутин, Л.Ф. Юшаков, Ю.В. Горелов, А.Б. Середа, А.Е. Протасов — директор института дополнительного профессионального образования; полковник В.А. Тонков — начальник военной кафедры; А.Х. Ягофаров – к.т.н., ассистент; старшие преподаватели Н.О. Асадченко, В.Л. Емелин, В.Н. Кабанова, Н.И. Кожевникова, А.Н. Котельникова, В.В. Орлов, Л.А. Белоглазова; подполковник А.В. Юшков; ассистенты Л.П. Демидова, И.Е. Пенкина, Е.Ю. Салтынская, О.А. Трофимова, а также выпускники последних лет — ассистенты кафедр М.В. Баданов, Д.А. Брусянин, А.К. Гавриленко, О.В. Голубев, Ю.М. Кравченко, В.Н. Мартышин, А.А. Мысниченко, М.Н. Смердов, Н.Н. Собакин, А.Б. Судовых, В.А. Трушин. В институте дополнительного профессионального образования работает Н.М. Коротовский.

На преподавательской работе были многие наши выпускники, но особо выделяется среди них В.М. Янин — кандидат технических наук, доцент, бывший заведующий кафедрой «Путь и путевое хозяйство». В 2005 году В.М. Янин ушел на пенсию.

В настоящее время на Строительном факультете обучатся около 700 студентов

Ежегодно мы зачисляем на 3-й курс студентов, окончивших первые два курса дневной формы обучения по специальности «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» в наших филиалах: Челябинском, Пермском и Нижнетагильском.

Учебный процесс по дисциплинам Строительного факультета обеспечивает профессорско-преподавательский состав факультета, в котором более 60% лиц имеют ученые степени и звания, в том числе 9 докторов наук, профессоров и 25 кандидатов наук, доцентов.

За прошедшие годы профессорско-преподавательский состав внес большой вклад в становление и развитие факультета, в решение научных и практических задач для железнодорожного транспорта, транспортного, промышленного и гражданского строительства. Однако, в настоящее время обострилась кадровая проблема, даже несмотря на то, что на кафедры приходят молодые специалисты — наши выпускники.

Начавшееся в 90-х годах падение престижа преподавательского труда из-за низкой заработной платы продолжается и сейчас. К тому же проявилась серьезнейшая жилищная проблема для молодых специалистов. Жилье и зарплата! От решения этих проблем зависит будущее и факультета, и университета. Программа решения этих проблем, которую предложил ректор на декабрьском заседании Ученого совета университета, вселяет оптимизм. Надо создать условия и воспитать молодых ученых, которые придут на смену старшему поколению. И это забота заведующих кафедрами, декана и ректората университета.

Декан Б. Чернявский

Наши ветераны

Почетный транспортный строитель



*Одним из авторитетнейших работников кафедры «Путь и железнодорожное строительство» является доцент **Каменцев Вячеслав Васильевич**. В полной мере к нему подходят слова песни «Мои года — мое богатство».*

Громадный производственный опыт, интуиция инженера, педагогическое мастерство снискали Вячеславу Васильевичу уважение коллег и студентов, а спортивность фигуры, военная выправка — и толику любви.

Вячеслав Васильевич стал работать в УрГУПСе старшим преподавателем с 1964 года. До этого после окончания МИИТа он 6 лет в качестве инженера, старшего инженера Уральского государственного проектно-изыскательского института «Уралгипротранс» объездил с экспедициями большую часть Советского Союза. Принимал непосредственное участие в изысканиях и проектировании ряда железнодорожных объектов: линии «Решеты – Богучаны», «Амзя – Касево», «Омск – Иссык-куль», «Свердловск – Дружинино» и др.

В 1970 году после защиты кандидатской диссертации В. В. Каменцеву была присвоена ученая степень кандидата технических наук, а в 1973 году — ученое звание доцента.

С 1976–1982 гг. Вячеслав Васильевич для поддержания производственных навыков работал главным специалистом технического отдела «Уралгипротранса». В это время он принимал участие в разработке «Комплексной программы развития народного хозяйства Свердловской области на 1976–1980 гг.», предложений по развитию транспортного строительства в районах Сибири и Дальнего Востока.

Громадный практический и жизненный опыт помогали Вячеславу Васильевичу в работе и общении с окружающими.

А жизнь была нелегкой: достаточно сказать, что в 12 лет и до окончания Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. он был малолетним узником фашистского концлагеря в Германии.

Трудности жизни выковали борца и оптимиста. Этому же способствовали занятия спортом. Например, учась в МИИТе только на 4 и 5, он входил в первую тройку призеров Москвы по бегу на 1 500 м и в то же время редко пропускал шахматные турниры.

В. В. Каменцев активно участвует в общественной жизни. Неоднократно избирался в профсоюзный комитет вуза, был его председателем, председателем комиссии по социальному страхованию.

За добросовестный труд Вячеслав Васильевич в 1996 году корпорацией «Трансстрой» был награжден отраслевым знаком «Почетный транспортный строитель». Награжден медалями «Ветеран труда», «XXX-летию Байкало-Амурской магистрали», почетными грамотами МПС, Свердловской железной дороги и Университета.

Жизнь Вячеслава Васильевича показательна и поучительна для молодых людей нашего Университета, особенно для студентов-спортсменов: можно быть прекрасным спортсменом и хорошо учиться.

Г. Аккерман, зав. кафедрой «Путь и железнодорожное строительство»

Становление инженера-путейца, ученого и педагога



***Саблин Василий Степанович** профессию инженера-путейца начал осваивать в качестве путевого рабочего на Пушкинской дистанции пути Северной железной дороги еще будучи студентом.*

В текущем 2006 году исполняется 50 лет его профессиональной работы в путевом хозяйстве, из них 20 лет посвящены производственной, научно-исследовательской и проектно-конструкторной деятельности; с 1976 года он ведет учебно-педагогическую работу в должности доцента на кафедре «Путь и железнодорожное строительство» УрГУПС.

После окончания Строительного факультета Ташкенского института инженеров железнодорожного транспорта (ТашИИТ) Саблина Василия Степановича по распределению направили на Свердловскую железную дорогу (Свердловск-сортировочную дистанцию пути).

В марте 1957 года В. С. Саблину поручают руководить дистанционной колонной, которая вела ремонтно-путевые работы на участках «Свердловск-сортировочный — Дружинино-Северка». В сентябре 1958 года инженер В. С. Саблин — заместитель начальника Камышловской дистанции пути, (ПЧ-9) Свердловской железной дороги.

На промышленных железных дорогах устройство и эксплуатация пути имеют свои особенности. И когда инженера В. С. Саблина пригласили в Свердловский (затем Средне-Уральский) Совнархоз, он в 1960 году переходит на должность начальника службы пути Управления топливной промышленности, осваивает систему ведения путевого хозяйства карьерного, торфяного и шахтного транспорта. Проектирует и создает установку для безавтоклавного способа пропитки сырых шпал разрабатывает нормы расхода материалов верхнего строения пути, технологию ремонтно-путевых работ для железнодорожного транспорта промышленных предприятий.

В 1964 году, когда Совнархозы были упразднены, В. С. Саблин перешел на работу Главным технологом, затем заведующим лабораторией механизации открытых горных работ Научно-исследовательского

и проектно-конструкторского института горного машиностроения («НИПИ Гормаш»), которому, в соответствии с Постановлением ЦК КПСС, Совета министров СССР было поручено «создание комплексной механизации путевых работ на карьерном железнодорожном транспорте Норильского горно-металлургического комбината».

Выполнение работ по созданию путевых машин специального назначения для открытых рудников Заполярья представляло собой сложную организационную, научную и техническую задачу, с которой коллектив сотрудников под руководством Василия Степановича прекрасно справился. Были созданы, испытаны и внедрены в производство опытные образцы машин: тракторный путепереукладчик типа ПТ-12,5 (авторское свидетельство); путерихтовочный агрегат ГС-12 (авторское свидетельство); механизм для подгонки рельсов (авторское свидетельство); навесной роторный снегоочиститель на электровоз; комплекс «Таймыр» для переносной контактной сети карьеров.

Завершив работы по созданию путевых машин для карьерных железных дорог, инженер В.С. Саблин перешел на должность главного технолога треста «Свердловсктрансстрой», где в 1969–1972 гг. участвовал в строительстве новой железнодорожной линии «Тавда – Сотник», а также в электрификации участка Свердловской железной дороги «Климки — Покровск-Уральский».

В 1972 году, по ходатайству руководства вновь созданного в Москве ЦКБ тяжелых путевых машин Минтяжмаша, В.С. Саблина назначают заведующим Уральским сектором этого ЦКБ в г. Свердловске. Здесь он непосредственно занимался анализом показателей надежности лицензионных ВПР машин, участвовал в испытаниях самоходной снегоуборочной машины типа СМ-3, на Южно-Сахалинском отделении железной дороги — универсального снегоочистителя типа СПУ-10678 и других путевых машин.

В 1975 году В.С. Саблин принят на должность заведующего лабораторией земляного полотна, эксплуатации и ремонта путевых машин Уральского отделения ВНИИЖТа.

Поскольку организация и механизация путевых работ на железных дорогах были актуальной проблемой, а повышение эффективности использования машин все больше становилось главным направлением исследований, тему «Совершенствование системы технического обслуживания и ремонта снегоуборочных машин» — на основе многолетних наблюдений — инженер В.С. Саблин выбрал темой диссертации на соискание ученой степени кандидата технических наук, которую он успешно защитил в ЛИИЖТе в 1984 году.

Наряду с основной производственной деятельностью В.С. Саблин вел учебную работу, изучал и постигал педагогическое мастерство.

С 13 мая 1976 года, будучи избранным по конкурсу в порядке штатного совместительства доцентом кафедры «Путь и путевое хозяйство», В.С. Саблин ведет в УЭМИИТе занятия по дисциплине «Путевые работы и машины и автоматизация путевых работ», одновременно продолжая руководить лабораторией в Уральском отделении ВНИИЖТа, а также активно работает над изданием учебно-методических пособий.

Учитывая плодотворную научно-педагогическую и издательскую деятельность, в этом же году ВАК при Совете Министров СССР без защиты кандидатской диссертации В.С. Саблину присвоил ученое звание доцента по кафедре «Путь и путевое хозяйство». Он полностью переходит на педагогическую работу в УЭМИИТ.

Уже 30 лет В.С. Саблин является ведущим доцентом кафедры «Путь и железнодорожное строительство». За этот период он вел занятия на Строительном и Заочном факультетах, Факультете управления процессами перевозок и ФПК ИДПО, а также в ЧИПСе. На Механическом факультете — по дисциплине «Автодороги и автохозяйство».

В настоящее время доцент В.С. Саблин ведет занятия по дисциплинам: «Технология, механизация и автоматизация путевых работ», «Организация, планирование и управление путевым хозяйством» на Заочном факультете, а также осуществляет руководство и консультации по дипломному проектированию.

За 30-летний период работы в УрГУПС (УЭМИИТ), руководя дипломным проектированием, доцент В.С. Саблин подготовил и воспитал плеяду высококвалифицированных инженеров, их более 250, многие из которых возглавили дистанции пути и путевые машинные станции, некоторые стали достойными руководителями служб и железных дорог.

На всех этапах трудового пути к решению задач В.С. Саблин подходил творчески, грамотно и талантливо. Все это и позволило ему определиться в научно-педагогическом отношении, постоянно повышать свою профессиональную квалификацию, заслуженно иметь поощрения, авторитет и уважение. Награжден медалью «Ветеран труда», а в 1995 году — знаком «Почетный железнодорожник».

Подводя итоги, можно отметить, что доцент В.С. Саблин на высоком профессиональном уровне знает свое дело. Его печатное научное наследие за 50 лет активной производственной и преподавательской деятельности насчитывает более 100 авторских трудов.

Инженер В.С. Саблин избрал свой путь, и, как оказалось, оправданно. Он давно состоявшийся ученый, к которому идут за советами и рекомендациями с разных факультетов и организаций, поскольку железнодорожный путь — это основа железнодорожного транспорта, на котором, собственно, и разворачивается перевозочный процесс.

Его деятельность — пример для становления нового поколения профессиональных путейцев и молодых научно-педагогических работников.

Г. Аккерман*, *зав. кафедрой «Путь и железнодорожное строительство»

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

Первый прием студентов дневной формы обучения на специальности «Строительство железных дорог» и «Путь и путевое хозяйство» в количестве 50 человек был осуществлен в 1962–1963 учебном году, спустя 6 лет после открытия на Урале (1956 год) железнодорожного вуза. По заочной форме подготовка инженеров таких специальностей велась с 1959 года.

С 1975 года ведется подготовка инженеров по специальности «Промышленное и гражданское строительство» (по заочной форме обучения прием студентов был в периоды с 1959–1969 гг. и с 1975–1987 гг.). С 1962–1971 гг. по специальностям «Строительство железных дорог», «Путь и путевое хозяйство» и «Промышленное и гражданское строительство». Обучение студентов проводилось и на вечернем отделении.

Факультет подготовил 4314 инженеров по специальности «Строительство железных дорог», «Путь и путевое хозяйство» и 1722 инженера по специальности «Промышленное и гражданское строительство».

161 выпускник получили дипломы с отличием.

Наши выпускники



Трудно быть первыми...

В 1962 года я поступила в УЭМИИТ по специальности «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство». Это был первый прием на дневное отделение.



Санникова (Бурер) Оксана Петровна, выпускница 1967 года

В начале учебы были набраны по данной специальности две группы. На третьем курсе осталось только 15 человек. Часть студентов перевелась на другие специальности, часть отсеялась из-за неуспеваемости. Это можно объяснить тем, что много было студентов с большим стажем работы, семейных, им было трудно учиться на первых двух курсах. Из оставшихся 15 человек только двое были учащимися сразу после школы (я и Агафонова Галина). Малигон Александр учился на «отлично», ему платило стипендию производство в Асбесте, окончив институт с красным дипломом, он туда и уехал. Трое (я, И. Семухина, Э. Терехина) распределились в проектную контору Свердловской железной дороги, а ныне — это проектно-изыскательский институт «Уралжелдорпроект».

Учиться первому набору было трудно, не было пособий, мало было литературы по некоторым предметам, но преподавательский состав был опытный, многие преподаватели работали в проектных организациях. С удовольствием вспоминаю студенческие годы, хотя учиться было трудно.

С благодарностью вспоминаю всех преподавателей, которым так тяжело было с нами. Все окончившие институт успешно работали на инженерных и командных должностях на предприятиях Свердловской и других железных дорог.

Поздравляем всех студентов и преподавателей с сорокалетием факультета!

О. Санникова (Бурер)

Незабываемые годы жизни



С. В. Ляхов,
выпускник Строительного факультета 1975 года, Заслуженный строитель Российской Федерации, главный инженер ЕМУП «УЗПС метро»

Быстро летит время. Казалось бы, недавно поступили в институт, а уже прошло 30 лет со дня окончания факультета. Наши студенческие годы совпали с началом освоения просторов Сибири и Дальнего Востока. В 1974 году первые отряды добровольцев отправились на строительство Байкало-Амурской магистрали, трасса которой проходила по труднодоступным таежным местам. Через горы, реки, болота пробивали магистраль к Тихому океану. Нашему поколению посчастливилось участвовать в стройке века. Многие выпускники Строительного факультета начинали трудовую деятельность на БАМе, где получили большой жизненный опыт, освоили и познали тайны выбранной профессии, фундамент которой был заложен в стенах родного УЭМИИТа. С большим уважением мы относились и относимся к преподавателям, которые, не жалея сил и энергии, учили нас своим дисциплинам, делились своими знаниями, были наставниками: Г. Л. Аккерман (изыскания и проектирование), Г. С. Аношкин (мосты), Ф. И. Вилен (строительные конструкции), В. И. Грицык (земляное полотно), А. А. Иливицкий (геодезия), Г. Б. Красных (путевое хозяйство), А. В. Кузнецов (строительное производство), А. С. Понарин (экономика строительства), В. Т. Смольников (путь), В. М. Чижевский (механика грунтов) и, безусловно, декан Строительного факультета А. А. Лахтин (сопротивление материалов). Большое им человеческое спасибо и низкий поклон.

Наш ВУЗ выпускал и выпускает инженеров широкого профиля. Это подтверждается географией трудовой деятельности наших выпускников. Они строят инженерные сети, автомобильные и железные дороги, промышленные объекты и объекты соцкультбыта, благоустраивают города, строят и эксплуатируют метрополитен. Бывшие студенты работают на различных должностях в проектных и строительных организациях, занимаются научной и преподавательской деятельностью.

Назову нескольких выпускников Строительного факультета 1975 года, которые достойно представляют имя родного УЭМИИТа:

В. Я. Гуревич — директор по проектной работе ИСК «Доминанта»;

М. С. Калабин — заместитель председателя Комитета благоустройства администрации г. Екатеринбурга;

И. М. Ляхова — заместитель генерального директора по экономическим вопросам «Фирмы «ВИЗстрой»»;

В. М. Несмеянов — заместитель генерального директора «НТЦ «Металлургические проекты»»;

П. А. Пелевин — главный инженер строительного департамента «Форатек ЭнергоТрансСтрой»

В. М. Перевалов — главный инженер предприятия «Стройпром»;

А. М. Рыбин — директор агентства «Максимум»;

В. М. Сай — д.т.н., профессор, проректор по научной работе УрГУПС;

В. Ю. Шадрин — главный инженер службы пути Новосибирского метрополитена;

А. С. Удянский — генеральный директор дорожно-строительного управления г. Березники Пермского края.

Хорошие примеры для подрастающего поколения студентов.

Это ли не доказательство того, что качество знаний, полученных в институте, находится на высоком профессиональном уровне.

Спрос на выпускников Строительного факультета нашего ВУЗа очень высок.

Дружба, рожденная в совхозе на уборке урожая, в общежитии, в первую зачетную неделю, в студенческих отрядах, до сих пор жива. Эта дружба построена на искренних и добрых взаимоотношениях, и мы очень дорожим ею. Неслучайно говорят, что студенческие годы — самые незабываемые годы жизни.

Выпуск 1975 года — один из немногих сохранил традицию регулярных встреч не только раз в 5 лет, но и в течение года организуются встречи выпускников, живущих в Екатеринбурге.

Сердечно поздравляю преподавателей, студентов и выпускников Строительного факультета с юбилейной датой. Желаю доброго здоровья, долгих лет жизни, материального благополучия и удачи в нелегком труде!

С. Ляхов

Стройфак – моя судьба!

А.А. Андреев,
выпускник Строительного факультета 1978 года, начальник вагона-дефектоскопа № 465

В преддверии сорокалетия Строительного факультета Уральского государственного университета путей сообщения хочется поделиться своими мыслями и поблагодарить наш родной стройфак с его, еще пока не великой, но уже солидной юбилейной датой.



Так получилось, что судьба тесно связала нас вместе. Закончив Строительный факультет УЭМИИТа в 1978 году, имел честь трудиться на кафедре «Изысканий, проектирования и постройки железных дорог». Через год — призыв на службу в Советскую армию изменил жизненные планы. Научную работу пришлось приостановить. Сынишке в то время исполнился ровно годик. Стране нужны были новые железные дороги, а мы, строители путей сообщения по образованию, являлись основной резервной силой. В те годы строили БАМ, и развитие путевого хозяйства велось на «широком фронте». Теперь на карте и у меня появилась «своя» железная дорога, пусть не очень большая, но реальная — это участок пути «Решеты – Хрустальная», соединяющий Казанское и Пермское направле-

ния в системе развития Свердловского железнодорожного узла.

После службы в армии жизнь по-своему распорядилась моей судьбой. Пришлось поработать конструктором на оборонном заводе. Опять же, благодаря базовым знаниям, полученным в стенах родного факультета, умению пользоваться технической литературой, пониманию конструкторской документации, чтению сложных чертежей, навыкам, приобретенным при выполнении курсовых проектов, за период обучения в институте, не возникало никогда особых сложностей в работе.

Характерно то, что наставниками на кафедрах Строительного факультета были изначально опытнейшие люди с производства, мастера своего дела, знающие досконально все существующие проблемы в этой сфере деятельности, видящие перспективу развития в научном подходе к решению данных задач. Большую пользу принесли их практические советы, основанные на жизненном опыте. А ведь так важно, чтобы не была потеряна связь между наукой и практикой.

Подрастало младшее поколение в семье. Наш старший сын Евгений, закончив среднюю школу, решил поступать в железнодорожный институт, на Строительный факультет. Выбор свой сделал неслучайно: основывался на связи родителей с данной специальностью и на своем личном понимании жизненных перспектив. В 2000 году успешно закончил теперь уже УрГУПС и был распределен молодым специалистом в Егоршинскую объединенную дистанцию пути, где в настоящее время трудится в должности главного инженера. Там же обзавелся семьей. Воспитывает дочь. Работа по текущему содержанию ж.д. пути — непростая работа. Приходится отдавать ей много времени и сил, но понимание общественной полезности, большой ответственности, важности результатов труда делает ее интересной. Формируется особая гордость за то, что ты именно на этом месте. И появляется ясное понимание правильности сделанного выбора, если хотите, профессиональная гордость.



Второй сын Юрий и дочь Мария также решили связать свою судьбу со строительными специальностями. Учатся в УрГУПСе, на Строительном факультете. Юра — на пятом, а Маша — на четвертом курсе. Учатся по мере своих возможностей, занимают активную позицию в общественной жизни факультета. Мимо них не проходят такие мероприятия, как КВН, фестиваль «Весна Строительного факультета». Их обучение проходит также в тесном общении с родителями, старшим братом, участии в обсуждении возникающих проблем, формировании собственного мнения, возможности коллективного решения по возникшему вопросу. В конечном итоге им уже приходится частично «участвовать» в производстве.

Многогранность строительной специальности на железной дороге дает возможность профилироваться специалисту в различные области трудовой деятельности. Примером тому служит то, что я в настоящее время работаю в магнитном вагоне-дефектоскопе, проверяю лежащие в пути рельсы, обеспечивая тем самым безопасность движения поездов на Свердловской железной дороге. И наиболее востребованной специальностью в данном случае явилась бы — «специалист по неразрушающему контролю». Это, я думаю, относится к перспективе развития нашего Строительного факультета.

Волей или неволей, но так уж получается, что наша жизнь тесно переплелась с железной дорогой и проходит прямиком через «строительный». Поэтому надеюсь, что все проблемы будут разрешены. Ведь нам всего 40 лет, мы такие молодые! Мы учимся, живем, дерзаем и любим эту жизнь, порой невзрачную на вид, но такую содержательную по своей сути. Думается, что и наши внуки, сделают свой выбор неслучайно и будут учиться здесь же.

Хочется поздравить всех строителей-железнодорожников, кто когда-то учился или учится сейчас, поблагодарить преподавателей и сотрудников Строительного факультета за их самоотверженный труд. Пожелать больших творческих успехов всем, хорошего здоровья, новых побед на намеченных рубежах, безопасного пути!

А. Андреев

«Благословляю ту случайность...»

С.В. Юрин,
начальник Дирекции по ремонту пути Свердловской железной дороги,
выпускник 1981 года, кандидат экономических наук



Вообще-то я приехал в Свердловск поступать учиться на геолога. Отец, бухгалтер в совхозе Красноуфимского района — представитель профессии тихой, кабинетной, — всегда мечтал о путешествиях, приключениях, и потому настраивал меня на то, чтобы я после школы пошел учиться в горный институт. Вот, мол, где романтика!...

Когда я приехал в большой город, немного растерялся и вовремя не успел пройти медкомиссию на геологоразведочный. Шел себе расстроенный по Макарьевскому мосту, и вдруг встретил знакомую по Красноуфимску. Она, конечно, удивилась моему потерянному виду, стала расспрашивать. Слово за слово — и вдруг замечаю, что внимательно ее слушаю, постепенно забывая о своих проблемах:

– Посмотри направо, видишь эти

корпуса? Это Институт инженеров путей сообщения. Прекрасные общежития, бесплатный проезд до дому, вокзал рядом. Да и профессия такая, что всегда пригодится. Ведь железные дороги будут всегда. По-крайней мере, на наш с тобой век хватит!

И убедила. На следующий день я забрал документы из Горного и отнес в Железнодорожный, на Строительный факультет, на специальность «инженер путей сообщения — строитель». Было это почти тридцать лет назад. И, забегая вперед, скажу, что за все эти годы я ни разу не пожалел о сделанном выборе; более того, та случайная встреча была первой, но не последней счастливой случайностью в моей жизни.

На втором курсе познакомился со своей будущей женой Светланой. Она училась на эксплуатационном факультете. (Сейчас работает в службе грузовой и коммерческой работы дороги). Оба мы приехали в Свердловск из провинции (родители Светланы работали в Серове), и потому с ненасытностью провинциалов стремились как можно больше взять от студенческих лет. Музеи, концерты, выставки, походы в кино, дискотеки. Столько интересного в жизни, столько хотелось узнать, попробовать, почувствовать!

Но главным, конечно, была учеба. Так меня воспитывали: ты мужчина, а потому должен заботиться о себе сам. И я старался учиться так, чтобы не обременять родителей своими проблемами, в том числе финансовыми. Конечно, помогали и регулярные поездки в стройотряд: на деньги, заработанные там, можно было потом жить несколько месяцев. К тому же на третьем курсе мы со Светланой поженились и уже стали подумывать о ребенке. Так что учиться было ради чего.

Учеба захватила меня не сразу, зато крепко и надолго. Тем более, что изучали мы не только железнодорожное строительство. Помню в конце 1975 года, — было это еще до начала процесса работы над дипломным проектом — к нам на кафедру обратились представители Северского трубного завода с просьбой помочь решить им одну проблему. На заводе были громадные простои вагонов из-за отсутствия локомотивов. Во времена плановой экономики решить свои проблемы обычным и очевидным для сегодняшнего дня способом — просто купить маневровый тепловоз — было невозможно. По крайней мере, быстро. А штрафы за перепростои вагонов росли у завода, как снежный ком.

В то время я уже занимался проблемами использования автотранспорта на комбинированном ходу, то есть, так сказать, по прямому назначению и как рельсового транспорта. Тема была актуальная и интересная. Поэтому кафедра предложила заводчанам именно этот вариант преодоления их трудностей. Те согласились.

Я съездил на завод, все посмотрел, посчитал, посоветовался с заводскими специалистами. Вместе с руководителем моего дипломного проекта преподавателем кафедры «Путь и путевое хозяйство» Николаем Григорьевичем Коротковским сделали съемку путей, рассчитали тяговое усилие и рекомендовали заводчанам прицепную нагрузку на локомотив. Два автомобиля КрАЗ, груженные железобетонными блоками, без особых проблем таскали потом по территории завода по два-три вагона. Конечно, впоследствии ситуация изменилась, были приобретены локомотивы, но тогда это наше решение заводу здорово помогло. Помню, позднее приезжал в институт представитель завода и вручил мне премию — 250 рублей. По тем временам это были большие деньги.

А потом была работа в путевой машинной станции № 169 в Серове: бригадир, дорожный мастер, начальник техотдела, главный инженер. В последней должности проработал 16 лет и уже почти свыкся с мыслью, что, видимо, здесь и придется трудиться, как говорится, всю оставшуюся жизнь, но тут неожиданно (опять неожиданно!) поступило предложение перейти на работу в рельсосварочный поезд № 4. Я поначалу сомневался: дело для меня было совершенно незнакомое, но потом подумал — или оставаться в Серове и потихоньку тянуть до пенсии, или попробовать что-то совершенно новое? Посоветовался с женой — и решился.

И здесь мне вновь помогли уроки alma mater, точнее, наших преподавателей и наставников. На всю жизнь запомнил слова заведующего кафедрой изысканий Геннадия Львовича Аккермана, сказанные им незадолго до нашего выпуска из вуза:

– Вы стали инженерами. Какую-то сумму знаний, которыми вы будете пользоваться и которые вам помогут в работе, мы вам дали. Но знания, как капитал: если его не приумножать, он быстро кончается. Вот этому, главному, — постоянному пополнению знаний и стремлению не отстать от быстро меняющейся жизни — мы старались научить вас в первую очередь. Надеемся, у нас это получилось…

И все эти годы я старался, чтобы никто не мог сказать, что пользуюсь старым багажом. В Серове, когда работал в ПМС, и мы еще жили в общежитии, старался при малейшей возможности зайти в библиотеку на первом этаже, полистать новые журналы и книги, что-то отобрать для более внимательного чтения. А когда трудился в рельсосварочном поезде, заинтересовался зависимостью объемов капитальных вложений от доли старения основных средств. Вывел интересную формулу этой зависимости, которую применил потом в ПМС-311 и на Исетском щебеночном заводе. И данные этих исследований стали основой к диссертации на соискание степени кандидата экономических наук, которую защитил недавно в Академии госслужбы при Президенте РФ.

Сегодня на железнодорожном транспорте работает уже три члена семьи Юриных. В ПМС-169 дорожным мастером трудится наш старший сын Андрей — выпускник Экономического факультета УрГУПСа. Через год этот факультет заканчивает младший сын Константин. Он у нас в деда-бухгалтера — такой же дотошный и скрупулезный. И я рад, что мои сыновья пошли по стопам отца и матери, рад, что мы стали для них примером в жизни, что они захотели повторить наш жизненный выбор.

… А ведь начиналось все — помните? — С совершеннейшей случайности.

Сейчас у молодежи модны мелодии 70-х — 80-х годов, времени нашей молодости, когда и я отдал должное увлечению музыкой: играл в школьном ансамбле. Помню, в школе, да и позднее, уже в институте, на наших дискотеках часто звучала песня «Случайность», в которой были такие слова: «Благословляю ту случайность и благодарен ей навек…Признаться страшно мне теперь, что я не ту открыл бы дверь, другой бы улицей прошел, тебя не встретил, не нашел…»

Пусть же ваши случайности, дорогие наши преподаватели, выпускники, нынешние студенты, будут только счастливыми!

Сергей Юрин

Они верны своей профессии



А.П. Бизюков,
генеральный директор ОАО «Уралгипротранс», Заслуженный строитель РФ, Почетный гражданин г. Екатеринбурга

Вскоре после образования Строительного факультета УЭМИИТа в «Уралгипротранс» пришли первые его выпускники. И с тех пор практически ежегодно институт пополняется молодыми инженерами-выпускниками факультета.

Сейчас в институте трудятся более 50 инженеров-выпускников Строительного факультета по специальностям «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» и «Промышленное и гражданское строительство». В основном выпускники факультета работают в отделе изысканий и проектирования железных и автомобильных дорог и в отделе архитектурно-строительном и метрополитенов.

В отделе изысканий выпускники факультета составляют большинство сотрудников, имеющих высшее образование. Практически все молодые инженеры в отделе прошли суровую школу изысканий железных и автомобильных дорог и других объектов, проектируемых институтом.

Работа изыскателя трудна и ответственна, но насыщена настоящей романтикой трудных дорог первопроходцев. И выпускники факультета всегда успешно преодолевали трудности и справлялись с поставленными задачами. Они работали в суровых краях прохождения Байкало-Амурской магистрали и новой железной дороги «Тында – Беркакит – Якутск», в сложных условиях Урала и Тюменской области, в жарких степях Оренбуржья, Поволжья и Казахстана, в холодной тундре полуострова Ямал.

Многие изыскатели и сегодня остались верны своей нелегкой профессии и продолжают работать на изысканиях: главный инженер экспедиции Е.Н. Аксенов, (выпускник 1971 года), начальники изыскательских партий В.В. Даренских (1972 год), В.М. Алексеев (1987 год), В.Ю. Меденников (1988 год) и многие другие. Многие в последующем приобрели опыт проектных работ и стали ведущими специалистами по проектированию железных и автомобильных дорог — главный специалист отдела по проектированию И.Ю. Баданова (1971 год), главный специалист по организации строительства и сметам А.Ю. Языков (1983 год), главные инженеры проектов Ю.И. Зайцев (1973 год), Г.В. Давлетшин (1977 год), П.А. Евдокимов (1980 год) и Ю.Н. Юдов (1984 год), руководители проектных бригад В.М. Аксенова (1980 год) и О.Е. Светлакова (1980 год) и другие.

Некоторые выпускники УЭМИИТа — УрГУПСа стали руководителями крупных подразделений института. Это начальник отдела изысканий и проектирования железных и автомобильных дорог К.Т. Козлов (1968 год), начальник отдела автоматизации производства, заместитель главного инженера института Ю.И. Комарницкий (1973 год), заместитель начальника отдела архитектурно-строительного и метрополитенов Н.Н. Светлаков (1980 год), главный бухгалтер института И.Е. Ларькова (1987 год).

Большая группа выпускников факультета работает в отделе архитектурно-строительном и метрополитенов. Они активно участвуют в проектировании важнейших объектов: реконструкции железнодорожного вокзала на ст. Свердловск-пасс., первой линии метрополитена в г. Екатеринбурге с электродепо, депо ремонта МВС на ст. Курган, завода железобетонных конструкций в г. Алапаевске, автодорожных тоннелей в Перми, кафедры физвоспитания УрГУПСа, многих производственных зданий и жилых домов. Среди них главный специалист по трассе метрополитена Е.Ч. Вейн (1981 год), главные инженеры проектов Н.М. Евдокимова (1980 год) и Т.А. Слободяник (1981 год) и другие.

Наиболее отличившиеся выпускники Строительного факультета награждены правительственными наградами. Среди них В.М. Алексеев и И.Е. Ларькова, награжденные медалью «За строительство Байкало-Амурской магистрали», И.Ю. Баданова — медалью «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западносибирского региона». К.Т. Козлову присвоены звания «Почетный строитель России» и «Почетный транспортный строитель», П.А. Евдокимову — «Почетный строитель России». К тому же П.А. Евдокимов в 2005 году стал лауреатом премии имени В.Н. Татищева и Георга де Геннина.

Решением ректора УрГУПСа мне доверено быть председателем ГАКа на протяжении 15 лет, что позволяет анализировать уровень подготовки специалистов на Строительном факультете. Академическая и инженерная эрудиции выпускников 80-х годов были достаточно высокими, однако, сами дипломные проекты тогда были «ручного исполнения». Выпускники начала XXI века, получающие звание инженера, — это специалисты, усвоившие последние достижения науки в области проектирования и строительства объектов железнодорожного транспорта, владеющие системами автоматизированного проектирования и впервые по-настоящему использующие эти знания при написании дипломных работ, которые сейчас отличаются не только глубоким содержанием, но и высокой культурой исполнения.

Считаю, что назрела необходимость организовать на базе Строительного факультета, подготовку специалистов по мостам и тоннельным сооружениям, которые также были бы востребованы и в Екатеринбурге и в Уральском регионе.

Сердечно поздравляю студентов и преподавателей Строительного факультета с 40-летним юбилеем и желаю дальнейших успехов в учебе и труде!

Я уверен, что УрГУПС и впредь будет основной кузницей кадров изыскателей и проектировщиков для «Уралгипротранса».

Надеюсь, что новые поколения выпускников факультета пополнят наш коллектив.

А. Бизюков

Храните добрые традиции!

Время и годы, годы, а потом юбилеи!

Строительному факультету 40! Мало для Вечности. Много для каждого из нас. На Строительном факультете студенты получают замечательную профессию изыскателя и строителя железных дорог.



В.И. Грицык,
д.т.н., профессор РГУПС (Ростов-на-Дону), Почетный железнодорожник, Почетный транспортный строитель, Почетный академик РАТ, бывший зав. кафедрой «Путь и путевое хозяйство» УЭМИИТа

Все начинается с пути. Проложили железнодорожный путь, засверкали сигналы светофоров, разъезды и станции, и помчались поезда, грузовые и пассажирские... И расступаются тайга, и горы, и болота энергией сердец молодых строителей.

Мне довелось участвовать и быть причастным ко многим железнодорожным стройкам и сохранить светлые впечатления начала начал. В прошлом за пять лет строили до 5 000 км новых железных дорог, столько же вторых путей и электрификации линий. И теперь нашей России с ее большими просторами так нужны новые железные дороги. И уже готовы проекты и Северо-Уральских и Полярных магистралей, и «Трансконтиненталь» (через Берингов пролив на Аляску). Так, что будет, где приложить творческие порывы выпускникам Строительного факультета.

А годы бегом, зима – лето, зима – лето. И поэтому так важно, чем наполнены 1440 минут каждых суток, 365 дней каждого года. В те годы, когда мне посчастливилось заведовать кафедрой «Путь и путевое хозяйство», все дни были плотно насыщены активной деятельностью и у преподавателей, и у студентов. Дела учебные. ЭВМ, ведь мы начали с «Наири» с перфолентами. Алгоритмы оптимизации. Строили путейский полигон, укладывали стрелочный перевод. Связи с производством, производственные практики на полигоне Горьковской ж.д. (до самой Москвы). Преподаватели Г. Б. Красных, А. С. Аношкин, А. С. Хомутов, Б. С. Саблин, Ю. М. Марков и другие были с большим творческим потенциалом. Мы учили студентов и учились сами, вечерами торопились в УПИ (Г. С. Аккерман, А. С. Понарин, В. Каменцев, В. И. Грицык). В университет математических знаний (экономико-математические, численные методы, алгоритмы оптимизации и т.д.).

Мы были активными в общественной работе. Строительные отряды Строительного факультета уходили на объекты с главной площади города. В таких отрядах закалялся характер будущих руководителей производства. Теперь выпускники Строительного факультета по праву занимают командные должности на Свердловской, Южно-Уральской и других железных дорогах. Отрадно отметить, что должности эти в широком диапазоне от дорожного мастера до начальника Департамента пути и сооружений РЖД. Многих выпускников факультета всегда помню.

Нельзя не отметить активную научную деятельность тех лет, связи с УО ВНИИЖТА. Актуальной тогда была пучинная проблема. Предложили рациональные решения по проектированию противопучинных конструкций. Первыми на сети дорог были уложены пенопластовые покрытия (теперь это типовая технология улучшения), гидроизоляционные покрытия и т.д. Кандидатские диссертации активно тогда защищали В. М. Чижевский, Г. С. Аношкин, Ю. Н. Марков, В. С. Саблин, В. В. Карманов, А. П. Глызин и другие. Позже докторами техн. наук, профессорами стали Г. Л. Аккерман, В. И. Грицык, А. С. Понарин, потом Ю. Н. Яровои, В. М. Сай и другие. Написаны учебники, по которым учатся студенты всех университетов путей сообщения и т.д.

Все это вехи творческого становления, укрепления авторитета, формирование традиций Строительного факультета. А еще победы спортивные, успехи в художественной самодеятельности. Теперь коллектив факультета еще больше прибавил в динамике своей поступи под руководством заботливого беспокойного декана Б. Г. Чернявского.

Искренне поздравляю всех студентов и коллектив преподавателей Строительного факультета с юбилеем! Желаю новых творческих успехов на пути к следующему юбилею. А студентам Строительного факультета — всегда быть активными, бодрыми, успешными на ступенях учебы в Университете путей сообщения, хранить и укреплять добрые традиции прошлых лет!

В. Грицык



Встреча с выпускниками через 30 лет (выпуск 1974 года)

Наши кафедры

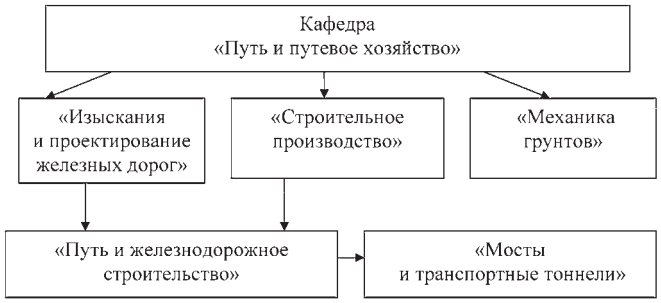
История кафедры «Путь и железнодорожное строительство»

Г.Л. Аккерман,
д.т.н., профессор, заведующий кафедрой «Путь и железнодорожное строительство»



Деятельность кафедры «Путь и железнодорожное строительство» направлена, в итоге, на то, чтобы избавить Россию от одной из основных ее бед: дороги (первая — трудно решаемая, хотя и здесь кафедра прилагает максимум усилий).*

Сотрудники кафедры — люди научно-технические, мыслящие четко, структурированно, поэтому и историю кафедры «Путь и железнодорожное строительство» они представляют как схему (см. рисунок).



Генеалогическое древо кафедры
«Путь и железнодорожное строительство»

Кафедра — развивающийся и усложняющийся организм; ее эволюция соответствовала требованиям транспортного комплекса страны.

Страна много и охотно строила (БАМ, южный обход Свердловского железнодорожного узла, линия «Решеты — Богучаны» и т.д.) и выпускников кафедры — инженеров путей сообщения-строителей с удовольствием брали предприятия МПС, Минтрансстроя и других ведомств.

Девяностые годы прошлого века можно назвать, не преувеличивая, временем всеобщей разрухи. На этом печальном фоне устойчиво работал, пожалуй, только железнодорожный транспорт. Но именно тогда неординарно мыслящие руководители вуза приняли смелое решение об изменении статуса кафедры и увеличении количества дисциплин. Безошибочность решения подтверждена временем: стала возможна взаимозаменяемость преподавателей, расширился горизонт их профессиональных знаний и интересов, окрепла связь с железными дорогами, объем хоздоговорных и госбюджетных работ увеличился в разы, появились комплексные дипломные проекты (с 1993-го года защита дипломных проектов на предприятии стала нормой). За последние 12 лет на кафедре защищено три докторских и две кандидатских диссертации. Сейчас семь человек учатся в аспирантуре.

Кафедру возглавляли выпускники крупнейших транспортных вузов страны: ЛИИЖТа, НИИЖТа, МИИТа. Все они, кроме высшей школы, прошли школу производства.

Кафедра «Путь и железнодорожное строительство» любит учиться, хочет передать студентам как можно больше и поэтому привлекает к работе ученых (из УрО РАН, УГТУ-УПИ, Уралгипротранса, Гипротюменьгаза) и практиков (из Служб пути Свердловской и Южно-Уральской железных дорог и т.д.).

Кафедра умеет учить и с готовностью берет на работу своих выпускников: свыше 70% ее преподавателей закончили УрГУПС. Большая часть кафедральных наставников (70%) имеет ученую степень. Среди них — два доктора технических наук: Г.Л. Аккерман (зав. кафедрой) и В.М. Сай (проректор по научной работе).

В сфере влияния кафедры — пять факультетов; только на Строительном она пестует будущих инженеров путей сообщения с первого по пятый курс.

Кроме этого, кафедра успевает повышать квалификацию слушателей Института дополнительного профессионального образования (ИДПО) при УрГУПС. Сотрудники кафедры преподают в других вузах и техникумах.

Как результат сорокалетней работы кафедры — более 4000 выпускников по специальности «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство»! Многие выпускники сейчас занимают высокие посты (благодаря, не в последнюю очередь, великолепной подготовке, полученной на кафедре).

Дисциплины кафедры: проектные, технологические, организационно-экономические — можно условно отнести к макси-уровню (например, «Изыскание и проектирование железных дорог», которая рассматривает систему — железную дорогу в целом), миди- и мини-уровню («Устройство и работа промежуточного рельсового скрепления»).

Преподаватели кафедры, находясь «внутри» дисциплин и уровней, меняют угол зрения на свой предмет, понимают его через призму других. И это всеобъемлющее видение процесса передается студентам и очень помогает при выполнении научно-исследовательских работ.

На кафедре ведется большая научно-исследовательская работа, в которой участвуют все преподаватели кафедры, ее студенты и дипломники. «Анализ и развитие мощности направлений Свердловской и Южно- Уральской железных дорог в связи с перспективным повышением грузопотоков, увеличением скоростей движения поездов, пропуском длинносоставных и тяжеловесных поездов», «Анализ взаимодействия «колесо-рельс» и разработка мероприятий по уменьшению бокового износа», «Эксплуатационные испытания упругих клемм и подкладок с высокой ребордой», «Испытания мостов и модернизация водопропускных труб», «Оптимизация полосы отвода железных дорог», «Съемка путевого развития станций и перегонов», «Развитие организационных схем предприятий, исследование надежности работы путевых и строительных машин», «Экономика мостовых переходов», «Транспортное обеспечение нефтяных и газовых месторождений северных районов Тюменской и Томской областей»,

*Примечание: Речь идет об известном выражении «У России две беды: дураки и дороги».

«ТЭО железнодорожного выхода из Уральского региона к незамерзающим портам северо-запада России», «ТЭО развития транспортного комплекса Уральского региона», «Оптимизация работы промышленного транспорта ряда предприятий: ГОКов, заводов и т.д.», «Развитие городского рельсового транспорта Екатеринбурга – «городская электричка». (Авторы награждены премией и медалями Геннина и Татищева)».

С 2004 года на кафедре вновь работают СКБ (руководитель С. Е. Федоров) и лаборатория «Путь» (руководитель О. В. Лысков).

Материальная база кафедры за последние годы резко улучшилась. Благодаря помощи университета, Департамента пути и сооружений МПС, кафедра имеет компьютерный класс для студентов и компьютерную лабораторию для аспирантов, приобретено такое новейшее оборудование, как автоматизированный путеизмерительный комплекс (АПК-1) на базе GPS — технологии и гироскопной системы, мобильная дефектоскопная лаборатория на базе автомашины УАЗ и ряд других ценных приборов.

Правда, у кафедры «Путь и железнодорожное строительство» до сих пор нет полигона, не хватает учебных аудиторий....

Кафедра надеется, что с помощью деканата, ректората и друзей-железнодорожников это будет решено в самое ближайшее время.

В перспективу мы смотрим с оптимизмом!

Г. Аккерман

Студент – инженер – преподаватель

(кафедра «Путь и железнодорожное строительство в лицах»)

История делается людьми. Хотелось бы эту расхожую истину проиллюстрировать на судьбах четырех сотрудников кафедры «Путь и железнодорожное строительство». Эти четыре человека выбраны не случайно: они в разное время закончили Строительный факультет нашего университета, работали по распределению, но, в конечном итоге, связали свою судьбу с факультетом и кафедрой.



Коллектив кафедры «Путь и ж.д. строительство»

Я буду говорить об этих людях в том порядке, в котором они закончили институт.

Доцент, к. т.н., Леонид Федорович Юшаков. Выпускник 1970 года. После окончания института работал инженером производственного отдела Дорстройтреста Свердловской ж. д., затем перешел в УЭМИИТ на должность инженера. В 1978 году после аспирантуры в ЛИИЖТе защитил кандидатскую диссертацию и в 1983 году ему было присвоено ученое звание доцента. В последние годы сфера его интересов — организация и управление строительством, информационные технологии. Бессменный председатель методической комиссии факультета. Один из наиболее эрудированных ученых факультета. Курсовые проекты по его дисциплинам студенты выполняют только на компьютере. Мыслительный «центр» кафедры. Задиристый, но обаятельный и самый высокий на кафедре человек. Остроумен: некоторые его высказывания «пошли в народ». Из всех видов транспорта в любую погоду признает велосипед, несмотря на то, что в феврале 2006 года будет праздновать свое 60-летие. Беседовать с ним одно удовольствие. Крайне принципиален, но я не знаю людей, которые обижались бы на него.

Яркий представитель «мужской партии» кафедры.

Три следующих представителя кафедры представляют ее «женское крыло». Их объединяет безмерная верность, отдача делу и стремление студентов попасть к ним на дипломное проектирование.

Кандидат технических наук Моисеенко Ольга Леонидовна. Окончила институт в 1971 году. Изящная, красивая девушка несколько лет работала на кафедре инженером и старшим инженером. Научно-исследовательскую работу ее в этот период можно охарактеризовать одним термином — ТЭО (технико-экономическое обоснование) проектов железных дорог. За эту работу 2005 году она получила медаль «XXX лет Байкало-Амурской магистрали». С 1975 года она ассистент, затем старший преподаватель, доцент. Защитила кандидатскую диссертацию. Ведет цикл дисциплин «Изыскания и проектирование», «Экономика путевого хозяйства». Руководит производственной практикой студентов. Знающий преподаватель, к которому тянутся студенты. Душевный, но «взрывной» человек. «Эмоциональный центр» кафедры.

Старший преподаватель Котельникова Анастасия Николаевна. Окончила УрГУПС в 1972 году. Работала в УралГИПРОТРАНСе инженером в отделе мостов и искусственных сооружений, затем в ЦНИИ МПС, а в 1979 году пришла на кафедру «Путь и путевое хозяйство». Преподает все дисциплины цикла «Путевое хозяйство». Анастасия Николаевна — разносторонний, интересный человек: занималась балетом, пишет стихи и просто очень симпатичная женщина. Кроме университета, преподает в техникуме. Чрезвычайно много времени отдает студентам. Человек ответственный и вдумчивый — «рассудительный центр» кафедры.

Старший преподаватель Кабанова Валентина Николаевна — милая женщина, отличается огромным обаянием. После окончания вуза работала на БАМе. В институт пришла в 1979 году. Ведет дисциплины цикла «Строительные машины» и «Строительное производство». Была членом профкома преподавателей и сотрудников университета. Любит свою специальность и старается передать эту любовь студентам. Постоянно повышает свою квалификацию. Прекрасно знает сметное дело. Часто выезжает с лекциями за пределы города. Высказывает нестандартные мысли — «будоражащий центр» кафедры.

Кафедра «Путь и ж.д. строительство» — это большое и очень сложное хозяйство: кабинеты и лаборатории, учебные аудитории и класс вычислительной

техники. А хранитель всех кафедральных ценностей — наша Ирочка, Ирина Николаевна Порожнякова.

Ирина Николаевна родилась в семье военного. Исколесила с родителями весь Советский Союз, повидала много мест, а получать высшее образование приехала в Свердловск.

В 1979 году Ирина Николаевна закончила Строительный факультет Уральского политехнического института им. С. М. Кирова, работала там же в научно-исследовательской лаборатории. А с февраля 1991 года работает заведующей лабораторией на кафедре «Путь и ж. д. строительство» нашего университета. И кафедра от этого только выиграла.

Мы получили прекрасного человека, отличного работника, настоящую хозяйку на кафедре. На ее плечи легли заботы о сохранности и пополнении имущества кафедры и лабораторий.

Такие прозаические и совсем не женские вещи, как столы и стулья, парты и классные доски, дверные замки и оконные рамы, и многое другое — это все забота ее, Ирины Николаевны. Сколько же заявок в хозяйственную часть она написала, сколько же подметок она истоптала на пути к проректору по АХЧ, коменданту, слесарям и сантехникам.

А ведь есть еще и работа по обеспечению нормального хода учебного процесса. Ирина Николаевна хорошо знает, кто из преподавателей какую дисциплину ведет, кто, в случае необходимости, сможет заменить заболевшего или уехавшего в командировку коллегу. Вовремя позвонить, предупредить, напомнить, организовать — это тоже ее работа.

Ирина Николаевна вот уже много лет — бессменный секретарь Государственной экзаменационной комиссии. И заседания ГЭК проходят четко, организованно, аккуратно. За эти годы Ирина Николаевна запротоколировала так много вопросов, заданных членами ГЭК студентам, услышала так много их ответов, что, наверное, ей уже с чистой совестью можно вручить диплом инженера путей сообщения-строителя.

Вот такая она, наша хозяйка кафедрального дома.

Все названные преподаватели — с разными возможностями и устремлениями, но они грани одного кристалла, который называется кафедрой.

О. Скутина, доцент кафедры «Путь и железнодорожное строительство», к. т. н.

Кафедра «Мосты и транспортные тоннели»

Кафедра «Мосты и транспортные тоннели» — самая молодая на Строительном факультете университета, она создана в 2003 году. Создание кафедры было обусловлено возрастающими объемами работ в Уральском регионе по строительству и реконструкции мостов, а также строительством и эксплуатацией Екатеринбургского метрополитена.



Коллектив кафедры «Мосты и транспортные тоннели»

В настоящее время подготовка специалистов осуществляется по специальности «Мосты «.

Основная задача кафедры на ближайшие годы — обеспечение выпуска квалифицированных специалистов. Сотрудникам кафедры предстоит выполнить большой объем работ по созданию материальной базы для учебного процесса, обеспечению студентов учебно-методической и учебной литературой.

Первый выпуск инженеров-мостовиков состоится в 2007 году. Потребность в выпускниках университета по этой специальности в регионе большая. Уже сейчас студенты 4 курса успешно работают в мостовых отделах, институтов «УралгипродорНИИ» и «Дорнефтегаз», производственно-технических отделах мостостроительных предприятий города.

На своей первой производственной практике в Мостоотрядах № 72 и № 7 студенты приняли участие в строительстве транспортных объектов города — реконструкции моста через реку Исеть, строительстве пешеходной платформы в районе Лесотехнического университета для городской электрички и транспортной развязки на пересечении улиц Бебеля-Техническая-Черепанова-Ольховская.

Учебный план специальности включает не только традиционные базовые дисциплины: «Проектирование мостов», «Тоннели», «Строительство мостов», но и дисциплины, отвечающие требованиям времени: «Математическое моделирование транспортных сооружений», «Компьютерное обеспечение профессиональной деятельности». Всесторонняя подготовка специалистов позволит соответствовать современным условиям производства.



Г. Десятых, зав. кафедрой

Кафедра «Строительные конструкции и строительное производство»

Кафедра создана в ноябре 1994 года в результате объединения двух самостоятельных кафедр «Строительные конструкции» и «Строительное производство». Является выпускающей кафедрой по специальности «Промышленное и гражданское строительство».

Одна из составляющих новой кафедры — бывшая кафедра «Строительные конструкции» — была организована как выпускающая в 1978 году в связи с открытием новой специальности «Промышленное и гражданское строительство». Заведующим стал выпускник УПИ, доктор технических наук, профессор С. М. Скоробогатов, перешедший с аналогичной кафедры Политехнического института. Ему удалось укрепить коллектив высококвалифицированными кадрами и поднять на новый уровень организацию учебного процесса. Используя свой богатый опыт работы в высшей школе, он составил два новых учебных плана по специальности «Промышленное и гражданское строительство», действующих с 1989 года и 1995 года. Ученый, известный не только в стране, но и за рубежом, профессор С. М. Скоробогатов активно проводит фундаментальные исследования. Он разработал новую методику расчета железобетонных конструкций на основе теории катастроф. Под его руко-водством 8 аспирантов защитили кандидатские диссертации. В 1993 году С. М. Скоробогатов избран членом-корреспондентом Российской академии архитектуры и строительных наук.



Коллектив кафедры СК и СП

Доктор технических наук, профессор, Заслуженный строитель Российской Федерации А. З. Клячин — известный специалист в области исследования и разработки металлических решетчатых пространственных конструкций регулярной системы.

Научный интерес доцента Х. Ягофарова — исследование напряженного состояния и определение оптимальных параметров гибких бункеров. Выполняются работы по обследованию и оценке технического состояния строительных конструкций зданий и сооружений.

Становление и дальнейшее развитие кафедры «Строительные конструкции» связано с именами преподавателей С. А. Добродеева, Ф. И. Вилена, А. П. Понариной, А. Н. Голдобиной, В. Т. Мезенина, Б. П. Пасынкова, А. А. Сальникова, Х. Ягофарова. На кафедре проводятся исследования, связанные с теорией железобетонных конструкций (Ф. И. Вилен), с разработкой методов расчета строительных конструкций на динамические воздействия и созданием нового класса строительных конструкций, обладающих антирезонансными свойствами (Б. П. Пасынков). В 1994 году кандидату технических наук Б. П. Пасынкову присвоено ученое звание профессора по кафедре «Строительные конструкции».

Базой для теоретических и расчетных исследований является компьютерный класс, пополнившийся в 1994 году современными компьютерами, которые используются и в учебном процессе.

В 1980 году состоялся первый выпуск молодых специалистов промышленного и гражданского строительства. Дипломные научно-исследовательские работы К. И. Филатова и В. И Никифорова (руководитель доцент А. З. Клячин) были удостоены медалей Минвуза СССР и ЦК ВЛКСМ «За лучшую студенческую научную работу». В последующем студенты-строители еще не раз получали награды Минвуза, общества изобретателей и рационализаторов, Всероссийских конкурсов.

В начале 80-х годов на кафедру пришли новые преподаватели Т. И. Николайчук, И. П. Шур, А. О. КостиниЛ. В. Филиппенкова. Со времени образования кафедры при ней имеется лаборатория испытаний строительных конструкций и сооружений, заведующим которой стал А. А. Кетов. В должности учебного мастера трудится А. А. Климов — человек с высшим образованием и золотыми руками, оснастивший помещения большим количеством хороших наглядных пособий. Работу технического секретаря выполняет техник Е. М. Конахина. При кафедре была сформирована научно-исследовательская группа, в которую входили В. Л. Жулидов, В. В. Орлов, Г. Н. Дерябин, Э. В. Балабешко, В. Б. Порожняков, Н. Г. Горелов, Б. Воронин, А. В. Столяров, Н. Н. Тусеев, А. Е. Шелехов и С. В. Чемоданов. Они установили обширные связи с учеными многих городов страны. При созданной с момента образования кафедры аспирантуре защитили кандидатские диссертации Ф. И. Вилен, И. П. Шур, В. Л. Жулидов, А. В. Столяров и А. Е. Шелехов. Сотрудниками кафедры изданы монографии, учебные пособия, получены десятки авторских свидетельств на изобретения, патенты.

Вторая составляющая кафедры «Строительные конструкции и строительное производство» — бывшая кафедра «Строительное производство» — выделилась в 1979 году в самостоятельную из состава кафедры «Изыскания, проектирование и постройка железных дорог». Первым ее заведующим был избран доцент В. К. Панков, которого в 1990 году сменил доцент И. А. Маренинов.

К 1982 году состав кафедры стабилизовался. В него входили доценты А. И. Бычков, А. С. Понарин, О. К. Вострецов, П. Б. Сажин, старший преподаватель И. А. Маренинов, ассистенты В. Н. Кабанова и В. И. Пожидаева, старшие научные сотрудники А. П. Звигинцев и Н. Н. Ширпужева, инженеры П. В. Черноскутов, Е. Д. Морозова, В. А. Копылов и А. Д. Воробьев. С 1988 года по ноябрь 1994 года на кафедре работала доцент О. Л. Скутина.

Организованной при кафедре лабораторией заведовал

В. В. Романченко. Под его началом работали учебный мастер П. Ф. Сибирко (его сменил О. Н. Моисей) и лаборанты Е. Е. Карпова и Е. В. Тимофеева.

Начиная с 1982 года, на кафедре выполнялся ряд крупных исследований по разработке технологических процессов и технических средств, обеспечивающих эксплуатационную надежность при строительстве объектов в условиях Урала и Западной Сибири (руководитель В. К. Панков).

С 1989 года при участии треста «УралТИСИЗ» ведутся работы по испытаниям оттаивающих грунтов в г. Надыме и по разработке устройства для бурения неустойчивых грунтов. По заданию и при участии треста «Уралстроймеханизация» исследуются способы возведения насыпи и разрабатываются устройства для уплотнения откосов.

В. К. Панков много сделал для совершенствования учебного процесса по дисциплинам технологического цикла. Им была создана прекрасно оснащенная вычислительной техникой лаборатория деловых игр, которую, к сожалению, позднее передали в другое подразделение вуза.

Научный интерес И. А. Маренинова — исследование свойств структуроустойчивых грунтов, разработка устройств для проведения этих исследований и внедрение в практику изыскательских организаций полевого метода испытания грунтов.

Результаты исследований работников кафедры защищены рядом авторских свидетельств, отражены в местной и центральной печати. Они усиленно претворяются в жизнь. Так можно сказать о судьбе предложенной В. К. Панковым и О. К. Вострецовым технологии возведения земляного полотна железных дорог в условиях Севера, или выполненного В. К. Панковым, ПБ. Сажиными П. В. Черноскутовым анализа экономической эффективности капитальных вложений при строительстве мостов, или созданной А. И. Бычковым грунтоуплотняющей машины виброимпульсного действия.

В 1994 году, по решению руководства вуза, кафедры «Строительных конструкций» и «Строительного производства» объединяются в кафедру «Строительные конструкции и строительное производство» при этом доценты В. К. Панков, О. К. Вострецов, И. А. Маренинов и старший преподаватель В. И. Пожидаева влились в ставший им впоследствии родным коллектив конструкторов, а остальная часть специалистов строительного производства перешла на кафедру «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство». В течение последнего десятилетия состав кафедры пополнился молодыми специалистами-выпускниками. В их числе ассистенты О. А. Трофимова, Л. П. Демидова, И. Е. Пенкина и А. Ягофаров. В тот же период защитили кандидатские диссертации Н. Г. Горелов и А. Ягофаров, а Х. Ягофаров подготовил и успешно защитил диссертацию на соискание ученой степени доктора технических наук. Начиная с 1994 года, кафедру последовательно возглавляли д.т.н., профессор А. З. Клячин, д.т.н., профессор Х. Ягофаров. Сейчас заведующим кафедры избран к.т.н., доцент Н. Г. Горелов. Профессорско-преподавательский состав кафедры в настоящее время составляет 14 человек, в том числе 8 — с учеными степенями и званиями.

Н. Горелов, заведующий кафедрой

Кафедра «Механика деформируемого твердого тела, основания и фундаменты»

Кафедра с этим наименованием была создана в конце ноября 1994 года путем слияния двух кафедр: «Строительная механика» и «Механика грунтов, основания и фундаменты».



Ю.И. Яровой,
бывший заведующий кафедрой, профессор, д.т.н.

По конкурсу заведующим был избран доцент, к.т.н. Ю. И. Яровой, возглавлявший в 1981–1994 гг. кафедру «Механика грунтов, основания и фундаменты». Кафедра «Строительная механика» была организована в 1960 году и называлась тогда «Сопротивление материалов», ее заведующим был назначен к.т.н., доцент А.А. Лахтин, ученик профессора С.А. Рогицкого. На кафедре была создана учебная лаборатория «Испытания материалов», оснащенная передовым для своего времени оборудованием. Кафедра ежегодно проводила студенческие конференции и олимпиады. Победители приглашались для участия в олимпиадах вузов Уральской зоны.

В 1969 году специалисты-путейцы кафедры «Изыскание, проектирование, постройка железных дорог», занимавшиеся вопросами земляного полотна дорог, основаниями и фундаментами мостов, доценты, к.т.н. Г. С. Аношкин, Г. Л. Аккерман (ныне д.т.н., профессор, зав. кафедрой «Путь и железнодорожное строительство»), В. И. Грицык (ныне д.т.н., профессор РГТУПС), В. В. Каменцев А. С. Понарин (ныне д.т.н., профессор С-ПбГУПС) были переведены на вновь созданную кафедру «Механика грунтов, основания и фундаменты» (МГ). Лабораторный практикум по грунтоведению вела инженер-геолог Н. Н. Садовская. Кафедру возглавил доцент, к.т.н. В. М. Чижевский, выпускник ЛИИЖТа. Это и определило научное направление в работе кафедры, сохраненное в дальнейшем и другими заведующими: к.т.н., доцентом А. С. Поповым (с 1975–1980 гг.) и Ю. И. Яровым (с 1981–1984 гг.). Передача на кафедру курса «Гидравлика», который вели профессор, д.т.н. А. И. Борохович и ассистент Ю. В. Горелов, обеспечивала методическую последовательность преподаваемых курсов дисциплин «Инженерная геология, гидрогеология и охрана окружающей среды» (лектор доцент, к.т.н. Л. М. Байдалина), «Водоснабжение и водоотведение» (лектор доцент, к.т.н. Ю. В. Горелов). В 1981 году для специальности ПГС была введена новая дисциплина «Основания и фундаменты со спецкурсом инженерной геологии». Методическое обеспечение ее, как и методическое обеспечение раздела «Основания и фундаменты» в дипломном проекте ПГС, создавались доцентами, к.т.н. Б. А. Солдатовым и Ю. И. Яровым.

В 1975–1985 гг. на кафедре плодотворно трудился доктор технических наук, профессор А. И. Борохович, Заслуженный деятель науки и техники РСФСР, ныне проректор Магнитогорского горно-металлургического университета. Под его патронажем защитили докторскую диссертацию А. И. Зимин и кандидатскую диссертацию — Ю. В. Горелов.

В период с 1980 по 1986 годы штатным совместителем на кафедре работал кандидат технических наук, доцент Б. А. Солдатов — директор проектно-изыскательского института «Свердловкжелдорпроект».

В 1985–1990 гг. коллектив кафедры участвовал в выполнении научно-технической программы МПС «Разработка и внедрение комплекса методов и способов по обеспечению эксплуатационной надежности земляного полотна железных дорог». Под руководством Ю. И. Ярового были выполнены научные работы по изучению особенностей физико-механических свойств нескальных грунтов с целью создания новых методов устройства оснований и земляного полотна железных дорог в сложных инженерно-геологических условиях. Разработаны проекты закрепления земляного полотна

на «больных» участках Южно-Уральской и Свердловской железных дорог. К этим работам широко привлекались студенты, особенно в период учебной инженерно-геологической практики. Большой объем геотехнических исследований, совместно с кафедрой «Строительного производства» был проведен по трассе строительства железной дороги «Тюмень-Сургут-Уренгой-Ямбург» В. Г. Бочкаревым, м.н.с. В. А. Копыловым, Ю. И. Яровым. По результатам этих работ предложена новая технология уплотнения земляного полотна, которая защищена авторским свидетельством (Ю. И. Яровой, В. А. Копылов). Предложенный способ расчета объема грунта, необходимого для создания строительного подъема насыпи с учетом прогнозируемого уплотнения и осадки ее основания, включен головным институтом ЦНИИС в новые Строительные Правила СП 32-104-98 «Проектирование земляного полотна железных дорог колеи 1520 мм»

С 1986 года под руководством доцента Ю. И. Ярового начали выполняться исследования, связанные с изучением геодинамических явлений, происходящих при подземных работах на участках глубокого заложения метрополитена в г. Екатеринбурге. В связи с большим объемом заказов возникла необходимость создать при кафедре специализированную научно-исследовательскую лабораторию «Геотехника». Штатными сотрудниками лаборатории стали выпускники Строительного факультета по специальностям ПГС и СЖД В. А. Копылов, Д. Б. Суханов, В. Б. Порожняков, С. В. Перегримов. Качественный уровень необходимых дополнительных инженерно-геологических изысканий и анализа физико-механических свойств грунтов обеспечивала инженер-геолог с большим опытом полевых и лабораторных работ А. М. Васильева. Она также вела лабораторный практикум студентов по дисциплине «Механика грунтов». Лабораторией «Геотехника» на заработанные средства были приобретены необходимые приборы и компьютеры, которые до сих пор используются не только в научных целях, но и в учебном процессе. Программно-математическое сопровождение работ выполняли Ю. Р. Оржеховский и Т. М. Яровая. В лаборатории ежегодно проходят преддипломную практику студенты, которые затем выполняют дипломные проекты и выпускные работы бакалавров под руководством и при консультации научных сотрудников.

Для решения научных и учебных задач на кафедре создан компьютерный класс. Для него разработано соответствующее оригинальное программное обеспечение (программисты А. Н. Алехин, Ю. Р. Оржеховский, Т. М. Яровая). Пакеты прикладных программ «Фундамент», «Прогноз», «Геобаза», «Инж. — георазрез», «Оценка инженерно-геологического элемента» используются студентами в курсовом и дипломном проектировании, при прохождении учебной инженерно-геологической практики. Работа с программами предусматривается рабочими учебными планами дисциплин и соответствующим методическим обеспечением.

В 1998 году после защиты кандидатской диссертации в ПГТУ принята на должность доцента Г. С. Лобанова.

Все годы существования кафедры МДТТОиФ обязанности ее ученого секретаря выполняет доцент В. В. Орлов. Одновременно он ведет курсы «Сопротивление материалов» и «Строительная механика» для специальностей ПГС, СЖД, МТТ, «Вагоны». В настоящее время является ответственным секретарем Приемной комиссии университета.

Большой объем работы составляет проведение учебной инженерно-геологической практики студентов всех специальностей Строительного факультета, организацию которой и методическое обеспечение взяла на себя к. т. н., доцент Л. М. Байдалина, ранее работавшая главным специалистом треста УралТИСИЗ, обладающая большим практическим опытом проектно-изыскательских работ для строительства. Участвуют в ней доценты А. Н. Алехин, Л. Ф. Жуйкова, Г. С. Лобанова, профессор Ю. И. Яровой, зав. НИЛ «Геотехника» В. А. Копылов.

По циклу «Строительная механика» один раз в год (весной) преподавателями проводится олимпиада среди студентов. На зональной олимпиаде по сопротивлению материалов, проходившей в мае 2003 года в г. Челябинске, команда, подобранная из студентов 2-го курса специальности СЖД и подготовленная к.т.н., доцентом Н. В. Полухиной, заняла 3-е место (участвовали практически все технические вузы Уральского региона).

В декабре 2004 года Ю. И. Яровой был переизбран по конкурсу на должность заведующего кафедрой МДТТОиФ на следующий пятилетний срок. По состоянию здоровья в октябре 2005 года он перевелся на должность профессора кафедры.

На кафедре сложился достаточно квалифицированный и зрелый коллектив научных работников, имеется опытный учебно-вспомогательный персонал с большим стажем работы в ВУЗе и высшим образованием, создана достаточно развитая материально-техническая и учебно-методическая базы. Научная направленность, учебно–методическое обеспечение и кадровый состав кафедры способствовали открытию на строительном факультете новой специальности «Мосты и транспортные тоннели». Коллектив кафедры способен решать задачи по подготовке высококвалифицированных специалистов на современном уровне.

Хозяйка деканата

Раннее утро. Ручейки бегущих на занятия студентов сливаются в одну полноводную людскую реку у входа в университет. Студенты разбегаются по аудиториям. Старосты забегают в деканат Строительного факультета, чтобы взять журнал своей группы. Их приветливо встречает хозяйка деканата — инженер-инспектор Любовь Николаевна Балакина. Вот уже почти двадцать лет она работает в деканате стройфака. С утра до позднего вечера кипит жизнь. Приходят и уходят студенты: кому-то нужна справка, кто-то пришел со своими заботами, кого-то пригласили в деканат, кто-то провинился, звонят родители студентов, чтобы узнать, как учится их чадо. А работа с преподавателями...! Словом как в песне: «...ни минуты покоя...». И для каждого у Любови



Николаевны найдется и время, и слова, чтобы помочь, приободрить или пожурить того или иного студента.

Но не только работой была занята жизнь Любови Николаевны. За это время она заочно окончила наш университет — стала дипломированным специалистом. Учиться, да еще и воспитывать двух дочек — это тяжелейшая нагрузка, но Любовь Николаевна блестяще справилась с этими задачами. Старшая дочь Елена, соревнуясь с мамой, поступила на наш факультет на специальность «Промышленное и гражданское строительство». С первого курса она учится на «отлично» и в настоящее время является именным стипендиатом. И это при том, что специальность ПГС — одна из самых тяжелых по сложности изучаемых дисциплин на Строительном факультете.

Любовь Николаевна с большой любовью и ответственностью выполняет свою работу и создает особую душевную ауру в коллективе работников деканата.

Ю. Горелов, зам. декана СФ

Студенческая жизнь

Гордость стройфака

На Строительном факультете нашего университета обучается около 700 человек. Строительные специальности — самые сложные, самые насыщенные знаниями из всех инженерных специальностей. Учиться на специальностях Строительного факультета: «Промышленное и гражданское строительство», «Мосты и транспортные тоннели», «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» очень сложно, в каждую зачетно-экзаменационную сессию студент должен сдать до 10 зачетов и экзаменов и до 3 курсовых проектов или курсовых работ. Но, несмотря на эти сложности, студенты Строительного факультета успешно овладевают знаниями. Каждый пятый — учится на «хорошо» и «отлично». Но особенно хочется отметить наших лучших ребят: Шулаева Константина — лучшего студента по математике, теоретической механике, стипендиата Свердловской железной дороги; Николаеву Викторию — призера региональной олимпиады по сопромату, стипендиата имени И. В. Уткина — первого ректора нашего вуза; Дроздову Анну — призера региональной олимпиады по сопромату, лучшую студентку по математике, стипендиата Ученого совета университета; Удалова Михаила — стипендиата Южно-Уральской железной дороги; Городилову Валентину и Исламова Анвара — стипендиатов Горьковской железной дороги; Илларионову Татьяну, Балакину Елену, Алашову Анну — стипендиатов ОАО «Экспресс Гарант»; Сергея Шанцева — стипендиата Губернатора Свердловской области 2004 года. Хочется пожелать в этот юбилейный год всем студентам успехов в их тяжелом труде — постижении специальности строителя!



Ими гордится факультет
Слева направо: Шулаев Константин (ПГС-412), Городилова Валентина (ПГС-412), Дроздова Анна (ПГС-412), Исламов Анвар (СЖД-313), Баланина Елена (ПГС-412), Удалов Михаил (МТТ-412), Илларионова Татьяна (СЖД-333)



Ими гордится факультет
Сергей Шанцев (выпускник 2004 года, специальность ПГС) получает стипендию Губернатора (2000)

Ю. В. Горелов, зам. декана СФ

О научно-исследовательской работе студентов по инженерной геодезии

Геодезические измерения являются неотъемлемой частью проектно-изыскательских и строительных работ. Поэтому инженер-строитель должен иметь хорошую подготовку по инженерной геодезии. Более глубокому изучению инженерной геодезии и ее применению в строительстве способствует научно-исследовательская работа студентов под руководством преподавателей. В ходе выполнения госбюджетных научно-исследовательских и договорных работ студенты углубляют свои знания по геодезии и строительному делу, знакомятся с различными зданиями, сооружениями, строительными конструкциями на реальных объектах. В дальнейшем полученные знания и результаты работ могут быть использованы студентами при работе над дипломным проектом, а также в будущей работе на производстве.

В минувшем 2005 году студенты Строительного факультета принимали активное участие в научно-исследовательской работе по геодезии. Студенты третьего курса ПГС А. А. Байгорович, Е.С. Галанин, П. А. Игнатьев совместно с преподавателем разработали и исследовали на практике новый способ исполнительной съемки пролетных строений арочных мостов с использованием электронного тахеометра. По материалам выполненных исследований опубликована научная статья в сборнике научных трудов «Путь и железнодорожное строительство», вып.35 (118).

В июле-августе 2005 года Е. С. Галанин и П. А. Игнатьев по просьбе кафедры «Строительные конструкции» (руководитель темы проф. С. М. Скоробогатов) выполнили исполнительную съемку покрытия-оболочки здания школы фигурного катания на коньках, принадлежащего Управлению Свердловской железной дороги. В результате съемки, выполненной электронным тахеометром, были определены пространственные координаты около 700 точек на плитах покрытия, что позволило определить фактические геометрические параметры покрытия и их отклонения от проекта. В ходе выполнения съемки был разработан способ установки тахеометра в точке пересечения главных строительных осей здания и опубликована научная статья в сборнике «Молодые ученые — транспорту» (Труды VI межвузовской научно-технической конференции, ноябрь 2005 год). Студент П. А. Игнатьев выступил на конференции с докладом, а также провел учебное занятие по изучению электронного тахеометра в группе студентов второго курса.


Слева направо: П. Игнатьев, ст. преподаватель; В. Соустин; Е. Галанин; А. Байгорович

В октябре-ноябре этими же студентами были выполнены геодезические измерения, связанные с обследованием двух зданий: жилого 5-этажного кирпичного дома по ул. 40-летия Октября и строящегося высотного здания по ул. Р. Люксембург «Культурно-эстетический, торговый и административный центр» (руководители тем проф. С. М. Скоробогатов и доц. А. Н. Алехин).

В результате геодезических измерений было установлено, что причиной появления трещин в стенах жилого дома и недопустимого крена одной из его торцовых стен явилась неравномерная осадка фундаментов здания.

Обследование несущих конструкций строящегося здания по ул. Р. Люксембург выполнено в связи с имевшим место обрушением опалубки железобетонного перекрытия в апреле 2005 года во время строительно-монтажных работ. В связи с этим было выполнено контрольное нивелирование перекрытия между первым и вторым этажами и измерены отклонения четырех угловых колонн каркаса здания от вертикали. Измерения были выполнены нивелиром SET и теодолитом 3Т2КП. По результатам выполненных измерений написан отчет.

Студенты второго курса ПГС Ю. Б. Бызов, Е. П. Нагибин выполнили опытные измерения по сравнительному анализу точности определения отклонений строительных колонн от вертикали тремя способами, два из которых являются традиционными, а третий основан на использовании электронного тахеометра. В результате исследований установлено, что все три способа обеспечивают необходимую точность измерений и соответствуют требованиям действующих СНиП. Однако, третий способ имеет существенные преимущества: он не требует прямого доступа к колонне и позволяет определять отклонения колонны от вертикали с одной станции в двух, взаимно перпендикулярных, направлениях. При этом затраты времени на измерения, по сравнению с традиционными способами, сокращаются в 1,5–2 раза. По материалам исследования подготовлена научно-производственная статья.

В заключение хочется поздравить всех студентов с юбилеем Строительного факультета, пожелать им счастья, здоровья и дальнейших успехов в учебной и научно-исследовательской работе.

В. Соустин, ст. преподаватель кафедры «Мосты и транспортные тоннели»

Дзинь, дзинь, да...

«Уже утро? До чего же не хочется вставать! Каждое утро одно и то же... Ну почему у всех нормальных людей пятидневная рабочая неделя, а нам в универ ездить с понедельника по субботу?»

Ну ладно, хочется — не хочется, а вставать все-таки придется... Соберу всю волю в кулак.. (через 15 минут) «Встаю!» Даже не верится...

...Пс-с-с.. Тишина мертвая... В доме напротив в 3-х окошках горит свет: «Привет, брат по несчастью. И тебе не спится в этот ранний час?! На ощупь пробираюсь на кухню: «Ага? Вот он.» — включаю чайник и крадусь в ванную.

...Спасибо другу Мойдодыру за то, что это утро уже не кажется таким мрачным.

Теперь завтрак и самое страшное — подойти к зеркалу...

У-у-у! Уже пора на выход. Экипируемся.

Да здравствует общественный транспорт, где милый и учтивый кондуктор никого не обойдет своим вниманием, а заботливые пассажиры не дадут тебе уснуть своей бесконечной толкотней.


В. Чингин с бригадой строителей

Какой холод! Хочу, чтобы наступило лето. Невольно вспоминаются те веселые деньки геодезической практики.

Ах, практика, практика... Студенты всех факультетов ломают голову, как провести два долгих месяца летних каникул. Зато о студентах СФ позаботилась кафедра «Мосты и транспортные тоннели». Нет ничего прекраснее жаркого палящего солнца, коротких юбок, довольных лиц студентов и удивленных взглядов прохожих...

Ага, вот и моя остановка... После часа стояния в пробке я шустро выскакиваю из закрывающихся дверей. Оставалось совсем чуть-чуть... 20 минут пешком и ... я на месте. Открываю дверь и, что я вижу... ОЧЕРЕДЬ... Оторванные вешалки... Потерянные бирки... Закрытые окна... Уже уставшие, но все-таки добрые отзывчивые лица работниц гардероба. Благодаря


Группа ПГС-214

их труду к тяжести наших учебников и знаний не прибавляются килограммы верхней одежды. Спасибо им за это.

Что за гул и громкий смех?! Точно, наверняка, наша группа ждет преподавателя. И почему мы такие шумные?! Подхожу, мне все рады, как будто мы не виделись много-много лет, хотя только вчера, когда уже стемнело, мы расстались на крыльце родного университета.

«Смотрите, староста с журналом летит из деканата!»

Наш всемогущий деканат! С каким трудом нашему старосте удается укрывать все наши проколы от его всевидящего ока. Не в каждом деканате работают такие чуткие, трепетно относящиеся к своей работе люди. Только в нашем деканате при выдаче «хвостовок» вежливые, улыбающиеся лица своим взглядом приглашают прийти еще. Да, кстати, если у вас возникнут проблемы с заполнением экзаменационных листов, обращайтесь к студентам нашего факультета. Но на самом деле количество «хвостовок» не зависит ни от студентов, ни, тем более, от работников деканата, а прямо пропорционально сложности наших дисциплин и требовательности преподавателей, что, в свою очередь, прямо пропорционально аппетиту студентов особенно, после незаметно пролетевших 4,5 часов...

Тише, тише, а то не услышим эту лиричную мелодию, нет-нет, не подумайте — это не сотовый телефон, это долгожданный звонок с пары.

13.05... студенты всех факультетов тщательно продумывают самую короткую траекторию до столовой. Обратите внимание, что все пищеблоки нашего университета сосредоточены около нашего деканата. Но студентов СФ не так часто встретишь там. Они, в основном, питаются духовной пищей — знаниями.

Когда после 3-х пар у меня появляется легкий голод, я спешу в столовую. Входя туда, я вдыхаю прелестнейший аромат вчерашних «только что испеченных» булочек. Присаживаясь за новый трехлетний стол и умело балансируя на шатающемся скрипучем стуле, я ищу глазами конец длинной очереди, вьющейся между столами. Очередь медленно двигается под урчание желудков. Единственное спасение видится в Ларисе Владимировне. Как быстро и умело она считает на своем калькуляторе с затертыми цифрами. От всего нашего факультета передаем ей огромное спасибо.


Карамышева Анастасия

Наевшись до отвала, всей группой направляемся в читальный зал — любимейшее место многих студентов СФ (хотя столовая, конечно же, вне конкуренции). Как приятно после трех долгих, интереснейших пар, название которых к этому времени уже позабыл, поучить теормех или «коррозию» в этом светлом, огромном зале. Как звонко во всех его уголках гремит излюбленная нами фраза: «Тишина в читальном зале!» Лично я уже и не представляю себе хотя бы час, проведенный в читальном зале, без напоминаний о том, какие мы шумные создания, но мы не обижаемся. Именно в читальном зале анекдоты кажутся еще смешнее. От всех студентов СФ и особенно от меня лично... хотелось бы поблагодарить библиотекарей читального зала за теплоту приема, но меня выгнали за слишком громкий хохот. Теперь буду думать, как вернуть читательский ...

Ой, уже 2 часа дня, еще три пары и после защиты по теормеху останется время съездить домой, поменять конспекты, позавтракать и немного отдохнуть. А что для нас отдых? Отдых — это правильно организованный учебный процесс и слаженный коллектив, коллектив, который ко всем трудностям относится с юмором. Если бы не такое отношения к учебе, вряд ли до вас дошли бы эти строки...

Спасибо УрГУПС, СФ и специальности ПГС за то, что она существует!

Мы — ПГС — 2

Непросто учиться на Строительном факультете

Очень даже непросто учиться на Строительном факультете. Сложные технические дисциплины, курсовые проекты, в которых необходимо максимально проявить инженерную идею, огромное количество расчетов и чертежей... Этот факультет не для всех. Я считаю ошибочным мнение о том, что все-таки это мужской факультет. Девушки на «Стройке» учатся немного лучше. Но это сугубо мое мнение, хотя со статистикой я не знакома. Что касается меня, я не жалею о том, что я студентка именно этого факультета. В ходе



обучения меня привлекает, если быть откровенной, то не сам процесс, а конечный результат, чувство самоудовлетворения. Ни с чем не сравнится чувство защищенного курсового проекта или сданного вовремя экзамена. Речь идет о самооценке, которая повышается в геометрической прогрессии. Я не против других факультетов, но все равно считаю, что Строительный факультет — лучший. От всей души хочется поздравить с юбилеем нашего факультета сотрудников деканата, выпускающей кафедры, и, конечно же, студентов. «СФ 4-ever»!!

Е. Н. Глухова, ст. гр. СЖД-432

Посвящение в «Пекусы»

Я веду прямой репортаж из ДК УЗТМ, где сегодняшним знаменательным вечером УрГУПС проводит День первокурсника. Здесь царит незабываемая атмосфера, атмосфера праздника, обстановка настоящего торжества, но, наряду с этим, артисты проносятся мимо с такой скоростью и серьезностью на лицах, что становится страшно, как бы чего не вышло. После попытки остановить непонятное существо: два заячьих уха, торчащие в разные стороны, две косички, почему-то торчащие вверх, в водолазном костюме розового цвета, мне сказали, что лучше бы я не предпринимала больше таких попыток, а то можно и получить.



Слегка испуганная, но с нескрываемым и неудержимым интересом я шагнула в зал, где видимо, расположились все актеры и ждали начала шоу. Кого здесь только не было: и парни в балетных платьях, и девчонки в армейских камуфляжных костюмах. Следующая личность для меня так и осталась загадкой: то ли это был белый парень, который засунул руки и голову в сажу, так как они были черного цвета, то ли это был негр, напившийся отбеливателя (на руки и голову он не действует — сама проверяла). В общем — зоопарк целый.

Решив спросить помощи еще у кого-нибудь, я подошла к единственному человеку, который хоть на вид был хоть сколько-нибудь адекватен. Парень, одетый в джинсы и свитер, с радостью сказал, что легко мне поможет.

«Все началось еще в сентябре», — начал он свой рассказ. На доске объявлений около деканата были развешаны объявления: «Сбор актива факультета в 15.00 около деканата». По его словам, он сам увидел такое объявление, и его потянула словно какая-то невидимая рука. «На этих безобидных сборах мы обсуждали сценарий нашего будущего выступления. Было интересно, весело, в душу вселялось чувство выполненного долга. Я две недели в университете, а уже помогаю своему факультету!». Потом, по его словам, когда сценарий был уже готов, он случайно попал на раздачу ролей. Ему попалась роль, о которой он даже не мечтал. Но мне так и не удалось узнать, что же за роль это была. Этот спокойный с виду малый, вдруг сорвался с места, и с диким криком – «Аллах, акбар», брызжа слюной, убежал. Я чуть не упала в обморок, но вовремя подбежали девчонки, видимо, выступающие с ним, и объяснили мне: «Он и в жизни сумасшедший, а тут ему еще и роль придурка играть дали, вот он и пытается хоть 5 минут нормальным быть!».

Эти прекрасные создания, играющие то ли фей, то ли девушек с Щорса, я так и не поняла, рассказали, что после написания сценария, были долгие трудные репетиции. «Это было ужасно», — кричали в один голос они. «Домой мы приходили не раньше 21.00, ели один раз в сутки и то во сне...».

«Но теперь наши мучения закончились, и вот мы здесь перед большой сценой бодрые, красивые и жаждущие внимания зала». Я решила, что они все таки изображают девушек совсем не из сказки, и решила побыстрее удалиться от них в зал и ждать выступления.

Погас свет... Поднялся занавес... Вышли две девушки... И я поняла, что сейчас все начнется. Хотя нет, то, что сейчас начнется, я поняла после слов: «Здравствуйте, дамы и господа! Мы рады приветствовать вас в этом зале».

Начались выступления факультетов. Это было незабываемое зрелище: смотреть, как обычные люди, не певцы, не танцоры выступают на сцене не хуже наших superstar с первого канала. Я смотрела на них завороженно, боясь моргнуть глазом, чтобы не пропустить что-нибудь интересное. Выступал факультет за факультетом. К концу всех выступлений, мне казалось, что я не на Дне первокурсника, а на выступлении команд КВН высшей лиги. Не знаю, как судьи справились с этим делом, но я, ни за что не смогла бы выбрать из них победителя. Нет, я смогла бы выбрать кто проиграл, но кто выиграл — никогда.

После окончания всего «представления», я вернулась в зал к актерам. Здесь царило нечто необычное: крики «УРА»!, взрывы хлопушек, а в череде выкрикиваемых букв можно было сложить СФФУППФЭУМФЭТФЭМФФУПП. Я так и не поняла, что это, но, когда ко мне подбежал мой старый знакомый, я решила: или сейчас или никогда! Я быстро спросила у него: «Как впечатления?». «Восторг от выступления, счастье от возможности участвовать, радость от количества новых знакомых, гордость за себя, и незабываемое чувство усталости...», — сказал он мне, упал и уснул без сил.



Только сейчас, стоя здесь, глядя в зал, я поняла смысл этого мероприятия: это не победа, это не поражение, это даже не соревнование... Это счастье, восторг, радость, гордость, усталость и, конечно же, СФ, ФУПП, ФЭУ, МФ, ЭТФ, ЭМФ.

Паплинская Наталья,
студентка гр. СЖД-125

** Примечание. «Пекус» — первокурсник (студенческий жаргон)*

Первое испытание

«Студенческие дни — самая прекрасная пора в жизни», — ответит вам, наверное, каждый человек, окончивший ВУЗ. «Это время еще не закончившегося детства, но в свою очередь, время твоих первых побед как взрослого человека». Когда ты студент, ты еще ребенок, но уже большой, ты еще учишься в школе, но в «большой», в высшей школе. И первое, что приходит в голову при упоминании университета — это студенческая очередь в столовой, общага, сессия и, конечно же, колхоз.

Колхоз — это незабываемое время каждого, кто через это прошел, а те, кто не был в колхозе — много потеряли. Картошка, столовая, барак, в котором живут 150 незнакомых еще людей, подъем в 6.30 утра, ветер, дующий на поле. После этих воспоминаний я с грустью вздыхаю. Жаль, что нельзя повторить это еще раз…

Первые впечатления — толпа людей, стоящая у входа в институт, людей, ждущих и отчасти испуганных: «Куда нас хотят везти и что там с нами будут делать?» Сначала мне в душу закрался подобный страх. Но, после чьих-то слов: «Не был студентом тот человек, который не был в колхозе!», — я уверенно села в автобус. Далее мучительный путь, секунды, длящиеся, как вечность, испуганные взгляды со всех сторон. Когда, наконец, все это закончилось, и все наполнили легкие свежим деревенским воздухом, у меня внутри как будто что-то оборвалось. Мы стояли на краю деревушки, около настоящего барака 50–60-х годов, не лучшего снаружи вида. При мысли о том, что нам предстоит прожить здесь 3 недели, мне стало еще хуже, чем до отъезда. После расселения по комнатам и знакомства со всеми, кто будет жить со мной в комнате, меня посетил новый страх: «если здесь все так плохо, то как тогда на поле?». В таких пугающих мыслях, не сомкнув глаз всю ночь, я встречала новый день.

Крик: «Подъем!» мне кажется, мертвеца поднял бы из могилы. Глядя на эти невыспавшиеся лица, мне захотелось плакать, и уж, поверьте мне, не от счастья. «Деревенская столовая — этим все сказано», — думала я, перебирая ногами в резиновых сапогах по дороге в столовую. Все пока было просто ужасно. Мало было того, что жили мы в полуразвалившемся бараке, который как минимум раза в 2 раза старше каждого из нас, так еще и до туалетов идти было минут пять по улице. По дороге в столовую на нас смотрели все проходящие мимо люди. Мне уже казалось, что здесь снимают фильм ужасов про людоедов, а эти люди выбирают себе жертву для убийства. Действительно, казалось, что жители деревни видят не студентов, а, как в мультиках, жареных куриц, идущих по дороге, и не трогали нас по одной причине: «пускай еще поправятся, а то совсем худые…».

Зайдя в столовую, я была приятно удивлена: чисто опрятно, и даже красиво. «Может, здесь еще и кормят хорошо?» — подумала я тогда. И, к счастью только эта моя мысль пока подтвердилась: кормили, действительно, «на убой».

Сытые, но все еще трясущиеся от неизвестности, мы уже с надеждой на лучшее шагали бодрым шагом на поле. Мы работали, не покладая рук и ног, и, когда прозвучал очередной крик «В столовую!», мы не поверили своим ушам. Я еще не видела, чтобы кто-нибудь так торопился на обед. Пообедав, мы снова трудились под веселые крики и смех бригадира: «Работать, негры, — солнце еще высоко!».

Примерно так и проходили все дни. Но с каждым днем было все легче и легче: парни помогали девчонкам на поле, а девчонки парням — в бараке. Нет, вы все совсем не так поняли: представительницы прекрасного пола, то есть мы, делали массаж нашим трудягам. Через



неделю мы все совсем освоились, и уже не было страшно ходить на поле под пристальными взглядами местных жителей, не было обидно от бригадирских шуток, и мы спокойно засыпали под крики пьяных деревенских «сентябрьских» котов, жаждущих любви и от этого поющих «серенады» под окном.

Постепенно, работая в стахановских темпах, мы закончили сбор картошки, которая, по словам других людей, уже снилась им во сне. Потом была морковка. Хотя лучше бы была картошка. Просто при виде такого количества морковки, которую можно есть, мы только это и делали. К третьему дню сбора нам она не то, что снилась, нас при ее виде просто мутило.

Прошло чуть больше 20 дней, пришло время отъезда домой. Но, как говорится, в жизни все повторяется вновь. Вот и в день отъезда мне, как и многим другим, хотелось плакать. На этот раз — от счастья. При мысли о том, что больше не будет этих песен до утра под гитару, не придется больше жить с еще 20 людьми на 35 квадратных метрах, не слышать спокойной тишины утреннего поля, не ходить в туалет ночью с фонариком, не курить одну сигарету на четверых.

Возможно, кто-то скажет, что никогда не хотел бы жить в таких условиях. На что я хочу сказать, что я променяла бы многое, на то, чтобы это повторилось еще раз, ведь только в таких ситуациях можно найти настоящих друзей, и просто хороших людей. Колхоз — самое романтическое место и время, и не найти нигде другого такого. Напоследок я хочу сказать, точнее хочу дать совет будущим первокурсникам — только вам дана возможность испытать все эти ощущения и не упустите эту возможность, чтобы не жалеть об этом потом…

Паплинская Наталья,
студентка гр. СЖД-125

Стройфак стал родным



Слева направо: В. Жуков, А. Килин, О. Худякова, О. Радостев, Т. Тараканова, Е. Боленков, А. Пучков

Верно, говорят, что надо торопиться жить. Ведь как это ни банально, но время уходит безвозвратно, и его не вернуть. Как же быстро пролетели 5 лет обучения в Университете, которые еще недавно казались нам целой вечностью.

Студенческие годы — самая лучшая, веселая, интересная пора в жизни человека, воспоминания о которой остаются на всю жизнь. А начиналась она с Пермского филиала Государственного университета путей сообщения, где мы познакомились с однокурсниками и обрели много друзей.

Нам все было ново: и организация процесса обучения, и некоторые дисциплины, и, конечно, преподаватели, которые очень старались передать нам свои знания.

После окончания 2 курса мы приехали в город Екатеринбург продолжить свою учебу уже здесь. Мы пришли уже в сформировавшийся и сплоченный коллектив, который принял нас очень дружелюбно.

И. наконец-то, стали изучать предметы по специальности. Не все предметы даются легко, конечно, были взлеты и падения, и учеба по ночам, но студент не считается истинным, если ему ни разу не приходилось засиживаться до утра. Зато, как интересно было проектировать новую железнодорожную линию, мероприятия по стабилизации земляного полотна, разрабатывать технологический процесс капитального ремонта пути и многое другое, что было не менее важным.

И хотим поблагодарить наших преподавателей за их терпение, с которым они тратят свое время, принимая защиту курсовых допоздна, и с которым выслушивают не всегда вразумительные ответы на поставленные вопросы.

Хотя студенческие годы и подходят к концу, но они не потрачены впустую, ведь именно в это время мы очень многому научились: самостоятельности, взаимовыручке, умению подержать друг друга в трудную минуту. Жизнь студентов не ограничивается лишь учебой. Хочется успеть все: и на дискотеку сходить, и в кино, и на свидание сбегать, да еще побольше денег заработать. Вот и стараемся совмещать, но не у всех это получается. Так, из 15 прибывших из Перми осталось всего 7 человек, зато двое из нас уже обзавелись семьей.

В заключение, от лица всех студентов 5 курса специальности «Строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство» поздравляем профессорско-преподавательский состав с 40-летием Строительного факультета.

Желаем здоровья, долгих лет жизни и успехов в Вашем нелегком труде!!!

О. Худякова, студентка 5 курса СФ

И в спорте мы на высоте

В октябре-ноябре 2005 года на Строительном факультете при активном участии кафедры физвоспитания были проведены соревнования по отдельным видам спорта среди студентов факультета, посвященные 50-летию университета и 40-летию Строительного факультета. Соревнования проводились по баскетболу, мини-футболу, теннису и боксу.

По баскетболу I место заняла команда студентов 2 курса в составе Валявина Романа, Пусвацета Антона, Чижика Сергея — ПГС-214; Саватеева Ярослава, Степанова Аркадия — СЖД-224; Максимова Ивана — СЖД-214; Гусева Ильи — СЖД-234. Второе и третье места распределились между командами студентов 4 курса и 3 курса. Лучшими игроками команд были отмечены Валявин Роман — ПГС-214, Киберкин Роман — МТТ-412, Мартынов Максим — СЖД-323, Обабков Артем — СЖД-125.



По мини-футболу I место завоевала команда студентов 2 курса в составе Резанцева Дмитрия, Горбунова Антона, Остапенко Павла — МТТ-214; Кротикова Алексея, Пьянкова Андрея, Саватеева Ярослава — СЖД-224. Второе место заняла команда студентов 3 курса, третье место — команда студентов 4 курса. Лучшими игроками команд признаны Александров Андрей — СЖД-313, Горбунов Антон — МТТ-214, Чуркин Николай — СЖД-135, Елькин Дмитрий — ПГС-412.

Призовые места в соревнованиях по настольному теннису распределились следующим образом: I место — Сытник Алексей — МТТ-214, II место — Шершнев Илья — ПГС-313, III место — Кондин Сергей — МТТ-214.

Призерами соревнований по боксу стали Голубенко Андрей и Голубенко Евгений — СЖД-541, Кондин Сергей — МТТ-214, Якименко Владислав — СЖД-214.

Поздравляем студентов-призеров с успешными выступлениями и желаем дальнейших успехов в спорте!

А. Середа,
зам. декана Строительного факультета

Главный редактор: С. Авсиевич
Зам. гл. редактора: А. Гаврилова
Корреспондент: Е. Боярчук
Корректор: Т. Денисова
Компьютерная верстка: А. Трубин

Наш адрес: 620034, г.Екатеринбург, ул.Колмогорова 66-Б,
тел.: (343) 245-54-25, 358-55-51, ж.-д.: 4-55-51
Информационно-технический отдел
Межрегионального центра «ОТ и ПЭ» УрГУПС. Тираж 620 экз.