

Алёна Николаевна ЖИВОТОВА<sup>1</sup>

УДК 378.1

## У ИСТОКОВ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ ТЮМЕНИ: УРАЛЬСКИЙ АВТОДОР

<sup>1</sup> заведующая сектором социокультурной работы  
научно-методического отдела ИБЦ ТюмГУ  
a.n.zhivotova@utmn.ru

### Аннотация

В статье исследуется деятельность Уральского автодорожного института, одного из первых вузов Тюмени. Автор выявляет условия и проблемы организации института, административные, технические, материальные стороны его функционирования. В статье характеризуется педагогический состав вуза, его учебная и научная работа, внимание уделяется бытовым условиям жизни студентов, их учебной успеваемости и внеучебным мероприятиям. Деятельность института с самого начала проходила в условиях жесткого давления со стороны курирующих управлений и соперничества с Уральским агропедагогическим институтом, открывшимся в городе в этот же период. Анализ документов из фондов ГБУТО «Государственный архив Тюменской области» позволил установить, что основными причинами прекращения деятельности автодорожного вуза в Тюмени стали недостаток студентов и отсутствие необходимой материальной базы, отчасти послужившее причиной постоянных недоборов в институте.

### Ключевые слова

Высшее образование, Уральский автодорожный институт, профессорско-преподавательские кадры, студенческая жизнь, автодорожное строительство.

DOI: 10.21684/2411-197X-2016-2-2-118-128

В 1930 г., в связи с потребностью специалистов в сфере дорожного строительства, в СССР было положено начало формированию сети отраслевых автодо-

---

**Цитирование:** Животова А. Н. У истоков высшего образования Тюмени: Уральский автодор / А. Н. Животова // Вестник Тюменского государственного университета. Гуманитарные исследования. Humanitates. 2016. Том 2. № 2. С. 118-128.  
DOI: 10.21684/2411-197X-2016-2-2-118-128

---

рожных институтов. В августе 1930 г. Центральным Управлением кадрами Народного Комиссариата Путей Сообщения СССР (далее ЦУКАДР НКПС СССР) и Уральским областным управлением шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта была начата работа по организации Уральского автодорожного института (далее УАДИ).

Изучению деятельности данного вуза уделялось крайне мало внимания. Появившиеся в последнее десятилетие публикации, касающиеся истории УАДИ, освещали ее фрагментарно, затрагивая лишь некоторые аспекты или ограничиваясь кратким описанием развития автодорожного института в Тюмени [2, 18, 19]. Данная публикация подготовлена на основе изучения архивных документов Государственного архива Тюменской области и отражает деятельность УАДИ с момента создания и до завершения работы в Тюмени.

Деятельность института первоначально планировалось организовать в Свердловске. Однако, в связи с отсутствием там необходимых помещений, было принято решение открыть УАДИ в Тюмени. Работа института началась 16 августа 1930 г. с приказа № 1 о вступлении в должность помдиректора по административно-хозяйственной части П. А. Цаглова. Он же 19 августа 1930 г. принял под автодорожный институт здание бывшего Дома Советов (ул. Луначарского, 2), переданное вузу распоряжением Облисполкома. 1 сентября к работе приступил первый директор УАДИ В. И. Валуев и помдиректора по учебной части Э. К. Хилькевич [7, с. 1-1 об.].

Полезная площадь переданного вузу здания составляла 3352 кв. м [10, с. 33]. Однако, в связи с началом работы в Тюмени в это же время Уральского агропедагогического института (УАПИ, с 1931 г. УПИ, с 1934 г. ТГПИ), площадь здания была поделена между двумя вузами и разместившимися здесь же курсами по подготовке во вузы и педтехникумом. И, все же, автодорожный институт находился в более выигрышном положении. По данным на январь 1931 г., в «непосредственном и исключительном пользовании» института находилось 631,26 кв. м. При этом совместно с другими учебными заведениями автодор использовал еще 1164,54 кв. м. В целом в распоряжении вуза к этому времени было около 1800 кв. м [3, с. 9-11]. К концу марта 1931 г. полезная площадь, занимаемая исключительно автодором, увеличилась до 1039 кв. м. [10, с. 107], но, тем не менее, дефицит помещений в вузе сохранялся на протяжении всего периода его работы.

Под общежитие для студентов институту были отведены здания окрсуда, окрпрокуратуры и нарсуда по ул. Республики. Под квартиры преподавателей — бывшее общежитие милиции, расположенное на перекрестке улиц ул. Телеграфной и Ленинской [1].

С октября 1930 г. было начато формирование профессорско-преподавательского состава института. Первоначально это были преподаватели-совместители. Среди них — директор УАПИ В. В. Северный, преподаватель сельхозтехникума А. Н. Серебренников и преподаватель педтехникума М. К. Богидаева [7, 9 об.-10 об.]. В качестве преподавателей-совместителей вуза привлекались и производ-

ственные кадры. В декабре 1930 г. были приняты инженер строительного отряда тюменского Комтреста И. Г. Мокеев и уполномоченный Уралстройконтроля инженер А. П. Смирнов [7, 10-10 об.]. В декабре 1930 г. в институте появились штатные преподаватели.

В конце первого полугодия работы института в нем значились 15 преподавателей. Из них, по материалам отчета Э. К. Хилькевича, только четверо имели опыт работы в высших учебных заведениях. Из остальных 11 преподавателей семеро работали в техникумах, а трое вообще не имели опыта педагогической деятельности. Из 15 чел. 8 состояли на основной службе в институте, остальные семеро работали по совместительству, из них четыре педагога других учебных заведений и 3 инженера с производства [10, с. 88].

Отдельный штат преподавателей был создан на рабфаке института, центральный филиал которого открылся в Тюмени в конце 1931 г. Остальные его филиалы были созданы на базе курсов по подготовке во втузы и располагались в таких городах, как Стерлитамак, Челябинск, Красноуфимск, Шадринск, Курган и Троицк. Уже в начале своей работы они испытывали многочисленные трудности: не хватало преподавателей, материальных ресурсов, учебников, рабочих не отпускали с заводов на занятия. В результате филиалы приходилось ликвидировать. В 1931 г., по данным статистики вуза, в центральном филиале рабфака работали 8 преподавателей, к 1933 г., их количество увеличилось до 22 чел. — большинство из них имели высшее образование и работали как в штате, так и по совместительству [6, с. 40]. Многие преподаватели рабфака совмещали свою преподавательскую деятельность с работой в институте. Нередко к преподаванию привлекались и студенты. Надо отметить, что начавшиеся в 1932-1933 гг. «чистки «профессорско-преподавательского состава УАПИ [17] не обошли и автодорожный институт. В автодоре они коснулись большей частью преподавателей рабфака. Жесткой критике, а впоследствии и увольнениям подверглись завучей частью рабфака, биолог Архангельский, математик Павловский и преподаватель английского языка Малицкий [8, 37 об.].

Рабочий день преподавателей института состоял из учебной деятельности, дополнительных консультаций, различных общественных нагрузок и научной работы, на которую оставалось совсем немного времени. Однако и его не всегда удавалось использовать по назначению. Этому способствовали большая учебная нагрузка и плохие бытовые условия. Обычными явлениями были отсутствие света и холод. Вот как описывает свой быт один из преподавателей вуза: «Квартира как сарай, дует из-под пола в щели, биты окна, плохи двери, ищущу, пилю, колю дрова, освещение — коптилка. Болен (нервно-мозговое истощение от переутомления и малярии). Не имею теплого белья и пимов, необходимых в такой квартире...» [11, с. 28]. В числе причин, мешающих научной деятельности, преподаватели называли также отсутствие хорошей библиотеки, недостаток оборудования и помещений для лабораторий, бумаги, шум в общекитии. Из анкеты профессора Каминского: «...за год работы в УАДИ затрачено

собственной бумаги до 3-х стоп и запасы таковой на исходе» [5, с. 62]. Несмотря на это в вузе проводилась большая научно-методическая и исследовательская работа. 14 апреля 1931 г. начала работу секция научных работников (далее СНР), состоявшая из 11 человек [5, с. 11]. Особые успехи в научно-исследовательской работе были заметны у нескольких преподавателей вуза — среди них был завкафедрой высшей математики Л. А. Эйнарвич. Наукой он занимался в ночное время, работая над курсом высшей математики и задачником по высшей математике для студентов дорожных институтов и оставляя на сон всего 2 часа. Научная деятельность преподавателя по грунтоведению А. Н. Серебренникова была связана с подготовкой публикаций для различных периодических изданий и участием в деятельности Общества научного изучения местного края. Преподаватель геодезии П. А. Соленский трудился над составлением учебника по геодезии для студентов дорожных вузов [11, с. 27-37].

Большую научную работу в институте осуществлял профессор В. И. Каминский. Будучи председателем СНР, он также руководил учрежденными при УАДИ в апреле 1932 г. научно-исследовательскими корреспондирующими кафедрами геодезии и аэросанного, автосанного и глиссерного транспорта [7, 66 об.]. Обе кафедры были созданы по его инициативе и при его непосредственном участии, и осуществляли свою работу под общим руководством НИИ Московского автомобильно-дорожного института. Работа кафедр осуществлялась в интересах развития транспортных магистралей Уральского Севера с целью освоения природных богатств края и налаживания постоянной экономической связи с Европейской частью России и границей [16, с. 9-49]. Об успехах профессора говорит и тот факт, что кафедра геодезии, под его руководством заняла первое место среди автодорожных институтов страны [13, с. 73]. Помимо научной работы, В. И. Каминский нес значительную учебную нагрузку: вел занятия, а также руководил заочным сектором института.

Преподавательский состав института выписывал много газет, журналов и книг, чаще всего технического содержания и нередко на нескольких языках. Этому способствовала и договоренность с центральной библиотекой НКПС, которая давала возможность иметь во временном пользовании преподавателей института любую заказанную ими книгу. К сожалению, доставка такой корреспонденции осуществлялась медленнее, чем это было необходимо для их работы. Помимо этого, институт получал 7 специальных журналов из Америки и Англии [10, с. 372].

Изначально вуз был рассчитан на 800 чел., из них 400 должны были быть приняты в октябре, другие 400 — в феврале 1931 г. [1]. Из-за настойчивых попыток Центрального управления шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта при СНК СССР (далее ЦУДОТРАНС), с января 1931 г. осуществлявшего общее руководство деятельностью УАДИ, открыть институт в Свердловске, доходивших до категорического запрещения открывать его в Тюмени, прием студентов был отложен на начало 1931 г. Лишь 23 декабря 1930 г., за 7 дней до начала занятий, ЦУДОТРАНС согласился с фактом открытия

и временного пребывания института в Тюмени [10, с. 371]. Вместо двух запланированных факультетов — автодорожного и автоэксплуатационного — в 1931 г. начал работу только автодорожный. Учебные занятия в вузе были начаты лишь в январе 1931 г. для 24 студентов 2-го семестра дорожного факультета, переведенных из Уральского строительного института зимнего приема 1930 г., а также студентов 1 семестра автодорожного факультета декабря приема 1930 г. в составе 200 чел. [3, с. 9]. Часть студентов приступила к учебным занятиям в феврале, еще часть, по причине привлечения их местными организациями на лесозаготовки, смогла реализовать свое право на учебу только в марте 1931 г. [10, с. 66].

К концу 1930/31 учебного года в институте учились 270 студентов. Институтский рабфак с филиалами насчитывал 254 чел. 500 чел. учились в секторе заочного обучения, 50 были приняты на курсы по переквалификации дорожных мастеров и техников 2 разряда. Таким образом, к этому времени в УАДИ учились свыше 1000 чел. [10, с. 371].

Несмотря на это, 10 июня 1931 г. ЦУДОТРАНС вынес постановление о закрытии института. К этому времени стало очевидно, что перевод автодорожного института в Свердловск осуществить не было никакой возможности, а в условиях Тюмени его дальнейшее развитие было сопряжено со значительными трудностями. Однако из-за вмешательства областных организаций, которые «повели решительную борьбу против его закрытия» [10, с. 371], институт был оставлен. С этого времени коллектив вуза видел дальнейшее развитие своего института только в Тюмени.

Как и в первый учебный год, прием на 1932 и 1933 гг. планировалось осуществлять на автодорожный факультет. По решению совещания, которое проходило при управлении кадров ЦУДОТРАНСа 26 декабря 1931 г., прием на 1932 г. был определен в 350 чел. на дневное и 90 — на вечернее отделения. В 1933 г. было разрешено принять еще 300 чел. на дневное и 100 — на вечернее отделения. Планируя цифры приема, совещание исходило из расчета на то, что вузу, при условии развертывания его дальнейшей деятельности в Тюмени, будет передано все здание бывшего Дома Советов [14, с. 37-39], однако этого так и не было сделано.

По материалам академического отчета УАДИ за 1931/32 учебный год осенью 1931 г. к учебе приступили всего 366 студентов. К апрелю 1932 г. их количество сократилось до 320 чел. [10, с. 43]. Прием в Тюмени на вечернее отделение оказался несостоятельным. В городе невозможно было набрать желающих учиться из лиц, состоящих на дорожной службе, т. к. по факту их практически не было. Поэтому вечернее отделение в виде филиала института было открыто в Свердловске в апреле 1932 г. [10, с. 33].

Недобор был характерен и для рабфака УАДИ, где на 1 января 1933 г. учились 753 чел., причем только 222 из них — в центральном Тюменском филиале. За весь период работы на рабфаке УАДИ состоялось только два выпуска в количестве 115 чел. [6, с. 41].

Условия приема в институт были обычными для того времени: окончившие девятилетку и курсы по подготовке в вузы принимались без испытания, остальные — с испытаниями. Однако классовый подход, регулирующий поступление в вуз представителей различных социальных групп, давал преимущество рабочим и крестьянам и серьезно ограничивал поступление в вузы детей торговцев, религиозных деятелей и даже служащих. Еще более жесткие требования применялись к желающим поступить на рабфаки [15, с. 2].

В соответствии с правилами приема, основную часть поступивших во втуз составляли представители рабочего класса. К концу 1931/32 учебного года к ним относилось более 60% поступивших, более 20% составляли служащие и специалисты и чуть более 10% — колхозники и бедняки. Большей частью студентов являлись мужчины в возрасте от 20 до 30 лет, преимущественно русские по национальности. Незначительный процент среди обучающихся имели: представители украинцев, евреев, татар, башкир, армян, бурят и даже греков [10, с. 44]. Количество женщин, по данным за первый учебный год, составляло всего 15% от числа поступивших.

Значительная часть студентов имела слабую образовательную подготовку. В 1931 г. институт планировал даже создание нулевой группы, но ЦУДОТРАНС формирование таковой не разрешил [10, с. 66].

Рабочий день студентов института начинался в 9:00 с учебных занятий. Продолжительность одного занятия составляла 50 мин. с перерывом в 10 мин. В режиме дня студента учебным занятиям отводилось 9 ч. 45 мин., из которых 2 ч. 24 мин. занимали дополнительные занятия. 1 ч. 15 мин. отводилось общественной работе и 30 мин. в день — чтению газет.

Помимо этого, в «бюджете» времени, разработанном для студентов УАДИ, в каждой декаде месяца были предусмотрены участие студентов в 2 общих собраниях (партийного, профсоюзного или комсомольского бюро) — по 2 ч. каждое, работа в кружке — 2 ч., а также участие в общественной работе — тоже 2 ч. Таким образом, рабочий день студента в среднем составлял около 10-11 ч. в день. В действительности же, часть студентов были перегружена работой, зачастую испытывая недостаток сна [10, с. 101].

К началу учебы многие кабинеты и лаборатории были еще не организованы или не готовы к работе. Преподаватели института отмечали неприспособленность имеющихся в наличии учебных пособий к методам преподавания и их несоответствие программам института [10, с. 87]. Среди наиболее значимых трудностей первого года можно назвать также отсутствие счетных приборов, большой перебой с профильной бумагой, отсутствие дорожных машин, а также некоторых геодезических инструментов и др. Большой проблемой была и нехватка преподавательских кадров — преподавателей социально-экономических наук, строительной механики, физики [10, с. 35-37].

Однако в первый год работы института были и свои достижения. В 1931 г. заработали геодезический кабинет, лаборатория дорожных грунтов, химическая лаборатория, чертежная, кабинет инженерной геологии, начато создание

физического кабинета, а также небольшой библиотеки (8000 томов), удалось закупить оборудование и материалы для лаборатории по технологии дорожных материалов. С помощью специальной студенческой бригады велась работа по созданию учебных пособий для лабораторий и кабинетов института [10, с. 372].

Несмотря на сложные условия, вуз начал внедрять в учебный процесс новые методы работы со студентами, в частности «реальное проектирование, т. е. выполнение определенных производственных заданий по договорам силами студентов, под руководством преподавателей и в увязке с учебным планом» [20]. Реальным проектированием УАДИ занялся с декабря 1931 г. Работы осуществлялись в рамках двух договоров: с Уралдортрансом и с Тюменским горкомхозом на сумму 133 000 руб. Всей работой руководило проектное бюро под руководством инженера В. И. Реккелькама. Однако завершение всех работ по данным договорам, по всей видимости, осуществить не удалось, т. к. в июне 1933 г. Реккелькам получил от директора строгий выговор.

Общая успеваемость студентов института в 1932 г. по материалам докладной записки организатора учебно-производственного сектора составляла 84%. При этом основной процент неуспеваемости приходился на студентов 1 семестра в силу их слабой подготовки [11, с. 25].

Плохая успеваемость и прогулы часто становились причиной отчисления. Имели место такие факты, как исключение студентов из-за непосещения занятий, особенно на рабфаке [8, с. 8]. При исключении студентов материалы на них передавались в народный суд о взыскании издержек по выплате стипендий. В некоторых случаях студенты отчислялись с формулировкой «без права поступления в вуз» в течение 2 или даже 5 лет. К числу знаковых причин отчисления в это время следует отнести сокрытие социального происхождения и принадлежность к семье раскулаченных. Первые такие отчисления в институте начались уже в мае 1931 г. [7, с. 23].

Организацией внеучебной жизни студентов института занимался культурно-массовый сектор профкома УАДИ. Его работа осуществлялась по нескольким «участкам»: политвоспитание и профобразование, ликбез, помощь предприятиям по овладению техникой, работа кружков и добровольных обществ, печать, красные уголки, внедрение радиофикации и подшефная работа [4, с. 5]. К концу 1931 г. в УАДИ сформировался свой физкультурный коллектив, который принимал активное участие в спортивной жизни института, города и области. Наиболее популярными видами спорта были конькобежный и лыжный спорт, легкая атлетика, футбол [4, с. 69].

Значительная часть студентов института проживала в общежитиях. Вопросы улучшения быта студентов регулярно поднимались на общих собраниях и заседаниях профкома института. В их поле зрения попадали проблемы нехватки кроватей, тумбочек, матрасов, умывальников и т. п., а также трудности с дровами, наличием кипяченой воды и др. По настоянию профкома в апреле 1932 г. в штат УАДИ для обслуживания студенчества была введена

должность прачки, а с июня 1932 г. в институте вводилось постоянное медицинское облуживание [7, с. 75, 80]. В январе 1933 г. для улучшения работы в области бытового обслуживания студенческого, профессорско-преподавательского и обслуживающего состава института был создан бытовой сектор [9, 25 об., 28 об.].

Жизнь втуза шла своим чередом и казалось, что ничего не предвещало угрозы его существованию. Между тем, постановлением Совнаркома Союза и на основании распоряжений отдела кадров ЦУДОТРАНСа от 15 февраля 1933 г. в Тюмени начались мероприятия по свертыванию деятельности УАДИ. В марте были начаты первые увольнения сотрудников института, которые продолжались вплоть до лета 1933 г. В это же время начались передвижки студенческого состава: так, часть студентов, согласно личным заявлениям и с согласования с Райкомом партии, была освобождена от занятий для перехода на общественно-политическую работу в административно-хозяйственные организации района.

В апреле 1933 г. студенты 1 курса УАДИ были откомандированы на производство, а часть студентов 2 курса и студенты 3 курса откомандировывались для окончания образования в САДИ (Саратовский автодорожный институт). Оставшиеся студенты 3-5 семестров обучения в составе 9 групп фактически оставались в УАДИ до 1 июля 1933 г., после чего подлежали переводу в другие втузы, за исключением неуспевающих [9, с. 40]. Студенты рабфака УАДИ, согласно распоряжению ЦУДОТРАНСа от 01 июня 1933 г. за № ДКП-1а, были переведены на рабфак УПИ [9, с. 53].

Начав работу в Тюмени, автодорожный институт приобрел большое значение для местного сообщества: это был самый крупный вуз города, его приоритетность поддерживалась областной и городской администрацией, повышенное внимание уделялось в местной печати. Дальнейшее развитие автодорожного института в Тюмени могло превратить город в один из центров развития данной отрасли и существенно изменить подход к строительству транспортных магистралей всего региона.

Однако, просуществовав в Тюмени чуть больше 2 лет, институт не сделал ни одного выпуска, за исключением небольшой группы студентов рабфака. Уже в начале работы втуза его деятельность была поставлена под угрозу. Тюмень долгое время рассматривалась в качестве временного места пребывания института, из-за чего на полгода были сдвинуты сроки начала учебных занятий. Кроме того, в этот сложный для страны период, существование двух вузов в небольшом периферийном городе, каковым являлась Тюмень, было сопряжено с многочисленными трудностями и неизбежно приводило к столкновению интересов и соперничеству за внимание и помощь со стороны городской и областной администрации. В этих условиях перспективы развития УПИ выглядели более оптимистично, т. к. вуз имел более скромные запросы, нежели УАДИ, развитие которого требовало привлечения значительно больших ресурсов и внимания со стороны местной власти.



Весь период своей работы институт испытывал недостаток в профессорско-преподавательских кадрах — во втузе работал только один профессор, не хватало преподавателей профильных дисциплин. Не оправдала ожиданий работа рабфака и его филиалов, сорвалось открытие вечернего отделения УАДИ в Тюмени. В числе же основных причин ликвидации института в эти годы, на наш взгляд, следует назвать недостаток студентов и отсутствие необходимой материальной базы, что отчасти служило причиной постоянных недоборов в институте.

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Автодорожный вуз в Тюмени // Красное знамя. 8 сент. 1930. С. 6.
2. Быков А. С. Деятельность Уральского автодорожного института в Тюмени (1930-1933) / А. С. Быков // Документ в контексте универсальных практик. Сб. ст. по мат. IV Всерос. научно-практ. конф. (г. Тюмень, 23 мая 2014 года). Тюмень: Изд-во «Печатник», 2014. С. 181-186.
3. Государственное бюджетное учреждение Тюменской области «Государственный архив Тюменской области» (далее ГБУТО ГАТО). Ф. 164. Оп. 1. Д. 1.
4. ГБУТО ГАТО Ф. 164. Оп. 1. Д. 13.
5. ГБУТО ГАТО Ф. 164. Оп. 1. Д. 17.
6. ГБУТО ГАТО Ф. 164. Оп. 1. Д. 18.
7. ГБУТО ГАТО Ф. 164. Оп. 1. Д. 2.
8. ГБУТО ГАТО Ф. 164. Оп. 1. Д. 22.
9. ГБУТО ГАТО Ф. 164. Оп. 1. Д. 3.
10. ГБУТО ГАТО Ф. 164. Оп. 1. Д. 32.
11. ГБУТО ГАТО Ф. 164. Оп. 1. Д. 4.
12. ГБУТО ГАТО Ф. 164. Оп. 1. Д. 69.
13. ГБУТО ГАТО Ф. 164. Оп. 1. Д. 83.
14. ГБУТО ГАТО Ф. 164. Оп. 1. Д. 15.
15. ГБУТО ГАТО Ф. 164. Оп. 1. Д. 7.
16. ГБУТО ГАТО Ф. 164. Оп. 1. Д. 54.
17. Животова А. Н. Судьбы репрессированных в 1930-е годы преподавателей, студентов и сотрудников Тюменского пединститута / А. Н. Животова, И. В. Хажеева // Вестник Оренбургского государственного университета. 2015. № 3(178), С. 4-9.
18. Кружинов В. М. К истории создания Тюменского агропедагогического института, или как «колхозники» соперничали с будущими «инженерами» / В. М. Кружинов // Тюменский исторический сборник. Тюмень: ИПЦ «Экспресс». 2010. Вып. 13. С. 3-7.
19. Ректоры Тюменской области. Факты и чувства. Тюмень: ФГУИПП «Тюмень», 2004. С. 90-96.
20. Хилькевич Э. К. Реальное проектирование во втузе (опыт УАДИ) / Э. Хилькевич // Красное знамя. 4 июня 1932. С. 2.

Alyona N. ZHIVOTOVA<sup>1</sup>

## **AT THE ORIGINS OF TYUMEN HIGHER EDUCATION: THE URAL INSTITUTE OF ROAD TRAFFIC**

<sup>1</sup> Head of the Socio-Cultural Work Sector  
of Scientific Methodical Department of Information Library Center,  
Tyumen State University  
a.n.zhivotova@utmn.ru

### **Abstract**

The article is devoted to the investigation of the activities of the Ural Institute of Road Transport. The author defines the conditions and problems of the organization of the Institute and the distinctive characteristics of its administrative, technical, and material functioning. Educational and scientific work of the academic staff of the Institute is analyzed. The author draws attention to the academic achievements, everyday life and extracurricular activities of its students. Due to the fact that the original plans for the Institute did not include its formation in Tyumen, its work took place under the conditions of rigid pressure from the supervising authorities and rivalry with the Ural Agricultural Pedagogical Institute which was founded in the city during the same period.

### **Keywords**

Higher education, Ural Institute of road traffic, teaching staff, student everyday lives, road construction.

**DOI: 10.21684/2411-197X-2016-2-2-118-128**

### **REFERENCES**

1. Bykov A. S. 2014. "Deyatelnost Uralskogo avtodorozhnogo instituta v Tyumeni (1930-1933)" [The Activities of the Ural Institute of Road Traffic Education in Tyumen (1930-1933)]. Proceedings of the 4<sup>th</sup> Russian scientific-practical conference "Dokument v

---

**Citation:** Zhivotova A. N. 2016. "At the Origins of Tyumen Higher Education: the Ural Institute of Road Traffic." Tyumen State University Herald. Humanities Research. Humanitates, vol. 2, no 2, pp. 118-128.

DOI: 10.21684/2411-197X-2016-2-2-118-128

---

- 
- kontekste universalnykh praktik” (Tyumen, May 23, 2014), pp. 181-186. Tyumen: “Pechatnik”.
2. FGUIPP “Tyumen”. 2004. “Rektory Tyumenskoy oblasti. Fakty i chuvstva” [Rectors of the Tyumen Region. The Facts and Feelings], pp. 90-96. Tyumen: FGUIPP “Tyumen”.
  3. Khilkevich E. K. 1932. “Realnoe proektirovanie vo vtuze (opyt UADI)” [Real Engineering in a Technical University (The Experience of UIRT)]. *Krasnoe znamya*, June 4, p. 2.
  4. *Krasnoe znamya*. 1930. “Avtodorozhnyy vuz v Tyumen” [Ural Institute of Road Traffic in Tyumen]. *Krasnoe znamya*, September 8, p. 6.
  5. Kruzhinov V. M. 2010. “K istorii sozdaniya Tyumenskogo agropedagogicheskogo instituta, ili kak ‘kolkhozniki’ sopernichali s budushchimi ‘inzhenerami’” [The History of the Creation of Tyumen Agro-Pedagogical Institute, or as “Farmers” Competed with the Future “Engineers”]. In: *Tyumenskiy istoricheskiy sbornik*, vol. 13, pp. 3-7. Tyumen: IPTs “Ekspress”.
  6. State budgetary institution of Tyumen region “State archive of Tyumen region” (SBITO SATO). F. 164. Inv. 1. Doc. 1.
  7. SBITO SATO. F. 164. Inv. 1. Doc. 13.
  8. SBITO SATO. F. 164. Inv. 1. Doc. 15.
  9. SBITO SATO. F. 164. Inv. 1. Doc. 17.
  10. SBITO SATO. F. 164. Inv. 1. Doc. 18.
  11. SBITO SATO. F. 164. Inv. 1. Doc. 2.
  12. SBITO SATO. F. 164. Inv. 1. Doc. 22.
  13. SBITO SATO. F. 164. Inv. 1. Doc. 3.
  14. SBITO SATO. F. 164. Inv. 1. Doc. 32.
  15. SBITO SATO. F. 164. Inv. 1. Doc. 4.
  16. SBITO SATO. F. 164. Inv. 1. Doc. 54.
  17. SBITO SATO. F. 164. Inv. 1. Doc. 69.
  18. SBITO SATO. F. 164. Inv. 1. Doc. 7.
  19. SBITO SATO. F. 164. Inv. 1. Doc. 83.
  20. Zhivotova A. N., Khazheeva I. V. 2015. “Sudby repressirovannykh v 1930-e gody prepodavateley, studentov i sotrudnikov Tyumenskogo pedinstituta” [The Fate of the Repressed Teachers, Students and Staff of Tyumen Pedagogical Institute in 1930s]. *Vestnik of the Orenburg State*, no 3(178), pp. 4-9.
-