

ИРКУТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

КУЛЬТУРА

НАУКА

ОБРАЗОВАНИЕ

НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ

основан 1 декабря 2006 года

выходит 4 раза в год

№ 1 (42) 2017

Иркутск

КУЛЬТУРА. НАУКА. ОБРАЗОВАНИЕ

Учредитель:

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Иркутский государственный университет путей сообщения»

Главный редактор журнала: ректор ИрГУПС, д-р техн. наук, проф. *А. П. Хоменко*
Заместитель главного редактора: канд. ист. наук, доц. *В. В. Третьяков*

РЕДАКЦИОНАЯ КОЛЛЕГИЯ:

д-р ист. наук, проф. *Ч. Г. Андреев* (Улан-Удэ); д-р ист. наук, проф. *Н. С. Рубцов* (Красноярск); д-р филос. наук, доц. *Е. Н. Струк* (Иркутск); д-р ист. наук, проф. *Г. А. Цыкунов* (Иркутск); д-р геогр. наук, проф. *А. Я. Якобсон* (Иркутск); д-р ист. наук, проф. *Ю. А. Петрушин* (Иркутск); д-р филос. наук, проф. *В. Е. Осипов* (Иркутск); д-р ист. наук, проф. *В. Г. Третьяков* (Иркутск).

СОСТАВ ЭКСПЕРТНОГО СОВЕТА:

д-р филос. наук, проф. *А. А. Атанов* (Иркутск); д-р ист. наук, проф. *А. В. Дулов* (Иркутск); д-р ист. наук, проф. *А. В. Гайдамакин* (Омск); к. филол. наук, доцент *О. Н. Касаткина* (Иркутск); к. филос. наук, доцент *Л. В. Корчевина*; д-р ист. наук, доцент *А. В. Костров* (Иркутск); к. пед. наук, доцент *С. Э. Лятти* (Иркутск); д-р филос. наук, проф. *В. В. Мантатов* (Улан-Удэ); д-р ист. наук, проф. *В. В. Назаров* (Иркутск); к. филол. наук, доцент *Т. А. Скопинцева* (Иркутск); к. юр. наук, доцент *А. А. Тюкавкин-Плотников* (Иркутск); к. экон. наук, доц. *О. А. Фрейдман* (Иркутск); к. мед. наук, доцент *В. А. Чичкалюк* (Иркутск)

Ответственный секретарь – *Н. В. Никифорова*

Ответственный за выпуск:
д-р ист. наук, проф. *В. Г. Третьяков*

Адрес редакции:
664074, Иркутск, ул. Чернышевского, д. 15
ФГБОУ ВО «Иркутский государственный университет путей сообщения»
Кафедра философии и социальных наук
Тел.: (3952) 63-83-11 (01-47, 01-29)
E-mail: tretvv@yandex.ru

Свидетельство о регистрации СМИ:
ПИ № ФС77 – 68123 от 21 декабря 2016 г.
выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций

Журнал включен в систему РИНЦ

Выходит 4 раза в год
Издается с 2006 года

СОДЕРЖАНИЕ

№ 1 (42)
2017

ФИЛОСОФИЯ

- Осипов В. Е. (Иркутск)**
Философия как методология науки 7

- Егоров А. В. (Иркутск)**
Учение Аристотеля о разумной душе как форме
проявления культуры совести 23

ИСТОРИЯ

- Гордиенко Т. Н. (Иркутск)**
Участие инженеров и служащих Забайкальской
железной дороги в просветительской деятельности
в Иркутске 31

- Белькова Г. И. (Иркутск)**
Крупные большевистские издательства в России
в 1917-1921 гг. 49

- Никифорова Н. В. (Иркутск)**
Иван Александрович Адриановский: прошу меня
реабилитировать 56

- Олейников А. В. (Астрахань)**
Железные дороги Антанты 64

- Курасова А. А. (Екатеринбург)**
История возникновения и развития воздушного
транспорта 78

ПРАВО И УПРАВЛЕНИЕ

- Тюкавкин-Плотников А. А., Тюкавкина-Плотникова С. Б.
(Иркутск)**
Виды доверенности 101

- Афанасова Е. Н., Недорубкова О. В. (Иркутск)**
Обращение как основной способ выявления
фактов нарушения прав детей (по материалам аппарата
уполномоченного по правам ребенка
в Иркутской области) 112

- Павленко А. М., Якобсон А. Я. (Иркутск)**
Национальный язык как инструмент
клиентоориентированности 121

Либенсон И. Р., Максимов И. М. (Иркутск) О стимулирующей функции оплаты труда в управлении	126
ГУМАНИТАРНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СОВРЕМЕННОГО ОБЩЕСТВА	
По материалам межвузовской научно-практической конференции. Иркутск 3 декабря 2016 г.	
Ключерева Е. Р., Усатая Е. Р. (Иркутск) Речевое поведение индивида в новом трудовом коллективе	131
Кустова В. В., Бояркина Ю. А. (Иркутск) К проблеме исследования ценностных ориентаций студентов вуза	135
Бобылевова О. М., Чепиков В. А. (Иркутск) Демократия в Республике Корея	140
Третьяков В. В. Оюн А. М., Петрова Л. А. (Иркутск) Проблемы семьи на страницах журнала «Социологические исследования»	144
Дятлова Н. И., Луцукович О. А. (Иркутск) Деятельность американского Красного Креста по спасению петроградских детей в годы Гражданской войны в России	150
Воронцов В. Н. (Иркутск), Воронцов Д. В. (Санкт-Петербург) Русские офицеры. Маршал артиллерии Л. А. Говоров ...	153
Сергеева И. А., Малов А. С. (Иркутск) Формирование ценностно-смысловой сферы личности студентов	160
Третьяков В. Г., Степаненко А. А. (Иркутск) Из истории Тулунской путевой машинной станции	165
Требования к оформлению представляемых в редакцию материалов	169

CONTENTS

No 1 (42)
2017

PHILOSOPHY

Osipov V. E. (Irkutsk)	
Philosophy as a methodology of science	7
Egorov A. V. (Irkutsk)	
Aristotle's ideas about the relationship of the soul and conscience	23

HISTORY

Gordienko T. N. (Irkutsk)	
Participation of engineers and employees of the Trans-Baikal Railway in the educational activities in Irkutsk	31
Belkova G. I. (Irkutsk)	
Large Bolshevik publishing houses in Russia in 1917-1921	49
Nikiforova N. V. (Irkutsk)	
Ivan Aleksandrovich Adrianovsky: I ask you to rehabilitate	56
Oleynikov A. V. (Astrahan)	
Railways of Antanta	64
Kurasova A. A. (Ekaterinburg)	
The history of appearance and evolution of air transport	78

LAW AND MANAGEMENT

Tyukavkin-Plotnikov A. A., Tyukavkina-Plotnikova S. B. (Irkutsk)	
Power of attorney types	101
Afanasova E. N., Nedorubkova O. V. (Irkutsk)	
The address as the main way of identification of the facts of violation of the rights of children on materials of the office of the ombudsman for children in the Irkutsk region)	112
Pavlenko A. M., Yakobson A. Ya. (Irkutsk)	
The national language as an instrument of customer orientation	121

Libenson I. R., Maksimov I. M. (Irkutsk) About the stimulating function of compensation in the management	126
HUMANITARIAN PROBLEMS AND MODERN SOCIETY	
According to the materials of the scientific-practical conference, Irkutsk December 3, 2016	
Klyuchereva E. R., Usataya E. R. (Irkutsk) Speech behavior of an individual in a new work Collective	131
Kustova V. V., Boyarkina Yu. A. (Irkutsk) The problem of value orientations of university Students	135
Bobyileva O. M., Chepikov V. A. (Irkutsk) Democracy in the Republic of Korea	140
Tretyakov V. V., Oyun A. M., Petrova L. A. (Irkutsk) Problems of the family on the pages of the journal "Sociological Research"	144
Dyatlova N. I. Lutsukovich O. A. (Irkutsk) Activities of the American Red Cross to save children during the Civil War in Russia	150
Vorontsov V. N. (Irkutsk), Vorontsov D. V. (Sankt-Peterburg) Russian officers. Marshal of Artillery Govorov	153
Sergeeva I. A., Malov A. S. (Irkutsk) Formation of the value sphere of the student's Personality	160
Tretyakov V. G., Stepanenko A. A. (Irkutsk) From history of formation of the Tulun traveling machine station	165
Information for authors	169

ФИЛОСОФИЯ

УДК 167/168

В. Е. Осипов*

ФИЛОСОФИЯ КАК МЕТОДОЛОГИЯ НАУКИ

Рассматривается методологическая функция философии на основе представлений об органическом единстве субъекта и объекта познания.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: философия, методология, картина мира, объект, субъект.

V. E. Osipov

PHILOSOPHY AS THE METHODOLOGY OF SCIENCE

The article deals with the methodological function of philosophy. The unity of the subject and object of cognition is the basic conception of the paper.

KEYWORDS: philosophy, methodology, view of the world, object, subject.

Философия примечательна уже тем, что она возвышает творческий ум человека над повседневной сущностью его бытия.

Нет ничего более таинственного и непонятного в науке, чем общепринятое мнение о сложных вещах и проблемах; к ним относится и утверждение о том, что философия является всеобщей методологией научного познания. Данная проблема действительно актуальна, особенно в современном теоретическом мышлении, но своими корнями она уходит в эпоху зарождения первоначальных форм науки и философии.

Еще Аристотель сформулировал основные правила любого научного исследования. Они заключаются в следующем: на первоначальном этапе необходимо изучить историю вопроса; затем на этой основе выявить суть проблемы; далее сформулировать гипотезу ее решения и в последующем осуществить обоснование предположения. Данные рекомендации не потеряли своей значимости и в современном научном познании, особенно при подготовке научных работ и

* *Осипов Василий Евдокимович, доктор философских наук, профессор Иркутского государственного университета путей сообщения.*

оформлении диссертаций. Но говорить о методологии науки как о самостоятельном разделе философии в античные времена еще преждевременно, так как на тот момент еще не было наук в их развитой форме и, следовательно, не могла возникнуть проблема поиска их общеметодологического единства; все они находились и развивались в лоне философии. Проблема единства наук может возникнуть только в эпоху появления дисциплинарно организованной науки, в эпоху ее дифференциации.

Становление методологии науки происходило в соответствии с диалектическим принципом раздвоения единого на взаимоисключающие противоположности и познания его противоречивых сторон. Начинания с учений Ф. Бэкона и Дж. Локка, Р. Декарта и Г. Лейбница, философия возложила на себя тяжкое бремя поиска единой и всеобщей методологии науки. Родоначальник английского эмпиризма и индуктивного метода Френсис Бэкон сравнивал этот прием познания со светильником, освещающим путь страннику в темноте. В свою очередь, французский рационалист и математик Р. Декарт всю свою жизнь посвятил поиску основных правил логического мышления, которым должен следовать каждый ученный, вступающий на путь сложных научных изысканий. Идеи этих мыслителей XVII в. и сейчас восхищают нас своей простотой и гениальностью, они не утратили своего значения в современной науке. Но эта кажущаяся внешняя простота таит в себе глубокие философские проблемы, которые пытались разрешить великие мыслители прошлого.

И. Кант совершил своего рода коперниканский переворот в гносеологии методологии науки и философии, возвысив творческую активность субъекта при «конструировании» им предмета исследования, тем самым существенно сблизив концепции эмпиризма и рационализма. Но суть проблем методологии науки не ограничивается только поиском гармонического соотношения эмпиризма и рационализма; каждое из этих гносеологических направлений является частью единой системы теории познания, таит в себе существенный элемент неопределенности и принципиальной незавершенности.

Действительно, правильно выбранный метод поможет хромому, идущему по прямой, быстрее достичь цели, нежели это сможет сделать бегущий по кривой дороге. Но возможности любого метода и методологии в целом ограничены; светильник освещает ближайшее пространство, в то время как путь науки извилист и длителен; он не только линейный и строго детерминированный, но в большинстве своем нелинейный, поливариантный и многофакторный процесс взаимной детерминации философии и научного познания. Следовательно, мы уже не

можем просто провозглашать тезис о том, что философия является всеобщей и универсальной методологией науки; важно при этом выявить суть самого понятия методологии; ее ядро или основополагающее содержание; границы возможной экстраполяции общефилософских понятий и принципов на конкретно-научное познание.

Простых решений и однозначных ответов на эти вопросы нет, не может быть в принципе. Компас методологии науки указывает лишь общее направление следования, с которым не всегда совпадает реальное движение по тернистым тропам сложных научных исследований с непредсказуемыми результатами и парадоксальными выводами. Неприятие философии, которое нередко встречается среди представителей конкретно-научного знания, обусловлено многими причинами, среди которых особое значение имеет тот непреложный факт, что в дискуссиях обе стороны имеют не совсем четкое представление о сущности явления, ее основного содержания и границах потенциальной экстраполяции, выводах и принципах воздействия на науку. Часто (особенно в учебной литературе) можно встретить недопустимое отождествление философии с универсальной методологией науки. Такое положение дел вызывает негативное отношение у критически мыслящих ученых.

Необходимым условием анализа философской и научной проблемы является уточнение ее исходных понятий и принципов. В нашей ситуации такими понятиями выступают метод и методология, многообразие форм отношений между ними.

Метод – это система исходных положений и принципов, которые нужно соблюдать в познании и преобразовании действительности.

Методология в самом общем значении этого понятия – всеобщая теория метода научного познания. Это лишь неполное и абстрактное определение, в котором отражено его первоначальное содержание. Дать более полное и развернутое толкование понятия методологии (как и гносеологии) проблематично; оно всегда будет только накопительным, неполным, будет содержать в себе элемент неопределенности.

В содержательном плане понятие методологии науки включает огромный массив проблем, число и характер которых быстро увеличиваются в связи с интенсивным развитием современного научного познания и возрастающей в этой связи органической потребностью его философского осмысления. Уже сейчас практически невозможно сколько-нибудь определенно ограничить круг проблем методологии науки; сюда входит собственно анализ методов научного познания; исследование форм, структуры научного познания и самой научно-познавательной деятельности; изучение методологических принци-

пов науки и общих закономерностей развития научного знания; анализ соотношения эмпирического и теоретического познания в современном научном мире и в их историческом развитии; исследование идеалов и норм научного познания; влияния науки на образование, культуру, материальное производство, на формирование личности и в целом на человека как био-психо-социальное существо, на *Homo sapiens* и на *Homo humanus*; и т. д. Одним словом, нет такой проблемы в науке, которая не была бы вовлечена в сферу ее философии и методологии.

Ближайшим, непосредственным, предметом методологии науки является исследование методов познания, их содержания, сущности и границ экстраполяции.

В отечественной литературе, начиная с 1970-х годов, сложилось достаточно простая классификация методов науки, суть которой сводится к трехуровневой системе [1].

Конкретно-научные методы имеют дисциплинарный характер, применимы только в данной области познания и отражают сугубо специфические принципы проведения научных исследований. На этом уровне влияние всеобщей методологии на ход научных исследований либо находится в зачаточном состоянии, либо отсутствует полностью; оно сводится, например, к методике проведения эксперимента или к определению конкретных шагов и принципов решения данной задачи. Но и здесь могут возникнуть серьезные общефилософские проблемы, требующие глубоких размышлений, относительно влияния данных конкретных научных исследований и методов на здоровье человека, его среду обитания (естественную и социальную), на его биологическое и общественное сознание и т. д. В принципе нет, не может быть абсолютно чистой и нейтральной науки, методов познания, которые не затрагивали бы жизнь человека как биологического, социального и нравственного существа.

Общенаучные методы и соответствующая им методология основаны на их широком применении во многих родственных областях знания с обязательным учетом специфики объекта и предмета исследования. Это то, что в учебной литературе рассматривается в теме «Формы и методы научного познания». Именно на этом уровне философия и наука в наибольшей мере проявляют свое единство и непосредственное взаимовлияние. Дело не только в том, что философия обобщенно формулирует содержание общенаучных методов и экстраполирует свои выводы на конкретные области познания. В самой науке, особенно в неклассической и постнеклассической, возникает имманентная потребность в философских обобщениях, необычных, с точки зрения классической

методологий, выводах, соответствующего им нетрадиционного стиля научного мышления и картины мира.

Классическая наука, особенно механика, могла позволить себе до некоторого времени жить по принципу, провозглашенному великим Н. Ньютоном: «Физика, берегись метафизики!». Именно в этот период в основном сложилось негативное отношение естествоиспытателей, и не только их, к еще недостаточно развитой философии, действительно далекой от реальных проблем науки и жизни, какой была, например, система Гегеля, основанная на принципе первичности мистического абсолютного Духа. Возможно, критическое отношение естествоиспытателей к философии идеализма, а может быть, ко всей философии вообще поэт и ученый И. В. Гёте выразил в своем «Фаусте» словами Мефистофеля:

Кто философствует, тот выбрал путь плохой,
Как скот голодный, что в степи сухой
Кружит себе, злым духом обойденный,
А вокруг цветет роскошный луг зеленый.

Основатель позитивизма и социологии как науки О. Конт пойдет еще далее в своих выводах, заявляя, что наука – сама себе философия. А более ста лет спустя критический рационалист К. Поппер, выросший на идеях позитивизма, не сможет разглядеть величие гегелевского метода и в оценке фундаментальных положений диалектико-материалистической философии остановит развитие своего мышления на уровне взглядов Е. Дюринга.

Парадокс заключается в том, что вопреки заявленной программе позитивизма об отказе от философии, последующие представители этого направления внесли существенный вклад в развитие методологии науки, особенно в познание сущности новой неклассической физики и соответствующего ей стиля мышления. Среди них особо следует отметить П. Дюгема, Э. Маха, А. Пуанкаре, М. Шлика, Р. Карнапа, Г. Рейхенбаха, У. Куайна; с ними сотрудничали философы, математики и логики Л. Витгенштейн и Б. Рассел; в последующем их взгляды оказали существенное влияние на концепции К. Поппера, Т. Куна, И. Локатоса, П. Фейерабенда. Конструктивные идеи неопозитивизма оказали плодотворное влияние и на некоторых отечественных философов, исследующих проблемы методологии науки.

Общенаучный уровень методологии рассматривается как всеобщий и универсальный, основу которого образует материалистическая диалектика с ее законами и категориями. Данный подход к оценке философии сложился исторически, когда она в глубокой древности включила в себя не только представления о мире в целом, но и имеющееся в то время по-

зитивное знание. Гегель объявил философию наукой наук и в то же время подчеркивал, что она самодостаточна в своем обосновании, тем самым подметил ее специфический, дисциплинарный характер.

Диалектико-материалистическая философия отказалась от претензий на статус науки наук, но сохранила за собой ее стремление быть всеобщей методологией научного познания, что порождает некоторое негативное отношение у представителей конкретно-научного знания и вызывает определенные затруднения в самой философии при обосновании сущности ее законов и категорий. Непосредственное наложение диалектических законов на естествознание невозможно в принципе или возможно лишь условно.

Итак, мы имеем достаточно общую и универсальную схему-модель методологической рефлексивности научного знания. Согласно этой модели все законы и категории науки и философии, принципы и теории, методы и методология, теоретическое знание в целом можно представить как трехуровневую структуру: конкретно-научный, общенаучный и всеобщий (философский). Данная схема не лишена оснований, учитывает действительное содержание и структуру научного знания. Но ее не нужно абсолютизировать. Как всякая модель, эта схема имеет свои ограничения, которые обычно проявляют себя с появлением принципиально новых идей, требующих более глубоких теоретических обобщений и выводов относительно объекта познания. Обычно все начинается с незначительных несоответствий принятой модели некоторым фактам, которые могут со временем перерости в необходимость пересмотра всей прежней теоретической системы и картины мира, как это было, например, в гносеологической ситуации, которая привела к созданию теории относительности и квантовой механики.

Мы не можем безоговорочно принять трехуровневую модель структуры научного знания еще и потому, что все законы, в том числе научные и философские, в принципе и по определению обладают статусом общенаучности и в то же время ограничены формой выражения сущности предмета познания. Все явления данного класса следуют установленному соответствующим законом порядку отношений между фундаментальными величинами. Если выводы теории существенно расходятся с научными фактами, возникает потребность уточнения формулировки закона, либо потребность вступления в новую предметную область познания, для характеристики которой необходимы новая теория, соответствующие ей законы и картина мира.

Философия не изолирована от других наук, она развивается в общем потоке теоретической мысли, поэтому должна постоянно уточнять

свои исходные принципы и методологическую рефлексивность, соответствовать духу и стилю научного мышления.

Философия – это не только всеобщая теория; она обладает всеми признаками дисциплинарности: свой предмет и метод, несводимый к другим наукам; специфические законы и категории; особый метод аргументации и доказательства исходных положений, принципов и выводов. Мы, таким образом, встречаемся здесь с формально логическим парадоксом брадобрея: философия является всеобщей методологией конкретно-научного знания, и в то же время сама имеет дисциплинарный характер. Признание данного тезиса принципиально для методологии науки и приводит нас к необходимости корректировки существующей трехуровневой модели структуры научного познания.

На основе представлений о противоречивом единстве всеобщности и дисциплинарности философии трехуровневую структуру методологии науки можно представить следующим образом:

- Конкретно-научный (дисциплинарный) уровень науки и ее методологии, в который частично входит и философия как самостоятельная форма теоретического мышления.
- Интердисциплинарный уровень науки, ее методов и методологических принципов. Интердисциплинарный уровень методологического анализа науки предполагает не только чисто логическое обобщение дисциплинарного, как это следует, например, из кумулятивистской интерпретации принципа соответствия Н. Бора или методологии научно-исследовательских программ И. Локатоса. Предложенный нами корреляционный подход к интерпретации этого принципа [2] позволит отказаться от модели развития научного знания как последовательного линейного обобщения и рассматривать эволюцию науки и философии, соответствующие им картины мира как некую горизонтальную панораму, в которой локальные картины переходят одна в другую при предельном значении их характеристического параметра. Теория представляет собой органическое единство предмета и методов познания. Как отмечал еще Гегель, метод не есть нечто внешнее по отношению к предмету, но есть его имманентная сущность и душа. Поэтому соответствие выводов теорий в предельном значении их характеристического параметра предполагает и частичное совпадение применяемых ими методов исследования при непременном соблюдении принципа учета их дисциплинарного содержания и формы.

- Метатеоретический уровень методологии как органическое и противоречивое единство науки и философии постулирует, что предметом исследования одной теории является другая. Наиболее полно и как самостоятельная область науки метатеория представлена в математике

и логике, прежде всего, работами Д. Гильберта и К. Гёделя; в нематематизированных теориях она, как правило, не применяется и считается в такой форме неприемлемой в принципе. Здесь эту функцию частично призвана выполнить философия как всеобщая методология науки.

Всеобщий метатеоретический уровень не представлен самостоятельно и отдельно существующей теорией; такой теории в настоящее время нет и в ближайшем будущем ее появление не предвидится. Претензии на эту роль системно-структурного подхода и синергетики в конечном итоге обернулись пониманием того факта, что они, несмотря на их общность, все-таки имеют дисциплинарный характер, содержат в себе больший компонент конкретно-научного, нежели общенаучного содержания, сами нуждаются в методологическом и метатеоретическом обосновании. Метатеоретический уровень методологического анализа науки следует искать не только вне теории, но и в ней самой, как ее самопознание, рефлексивность, ее внутреннее стремление к философскому осмыслинию своих исходных принципов и фундаментальных выводов. Показателен в этом отношении стиль мышления великого датчанина Н. Бора, который пояснял эту мысль примером: я думаю об объекте познания, но одновременно я думаю и о том, как я исследую объект, какими формами и методами, и что можно продолжать далее. Таким образом, научное познание представляет собой не бездушную объективность, но диалектический процесс, в котором объект и субъект находятся в органическом единстве и взаимопроникновении.

Корреляционный подход к интерпретации обобщенного принципа соответствия позволяет экстраполировать идеи метатеории и на нематематизированные науки. Каждая теория может выполнять по отношению к другой метатеоретические функции, уточняя при этом её основные понятия и границы её применимости, но фундаментальная роль в этом процессе принадлежит, конечно, философии, которая в своем обосновании базируется на достижениях науки. Теория относительности и квантовая механика существенно уточнили границы экстраполяции и принципы классической физики. Но при этом оказалось также, что осознать смысл и значение понятий и принципов новых теорий возможно не только на основе современных философских обобщений, но и в соотношении их с классическими идеями.

Таким образом, в процессе развития научного знания постоянно происходит взаимная метатеоретическая корреляция и это положение можно рассматривать как всеобщий методологический принцип, выражающий собой более общую идею материального единства мира.

Из признания факта единства уровней методологического анализа следует вывод о необходимости перехода от экстенсивного метода ис-

следования проблем методологии науки к экстенсивному, основанному на концентрическом погружении в сущность понятия, включении его содержания в некую сингулярную точку (ядро), которая в потенциальной форме содержит в себе возможность выхода на весь комплекс проблем философии и науки. Данный подход позволит нам понять сущность многочисленных, практически неисчерпаемых проблем методологии науки, но и даст возможность рассмотреть их в единстве и системности, а также выяснить, каким образом сама философия может проявить себя в качестве всеобщей метатеории. Конструктивно это станет возможно только тогда, когда в философии как и в науке вообще будут выявлены общие фундаментальные проблемы, как некоторые зоны пересечения теоретических систем, сохраняющих при этом отношение специфику и дисциплинарность, т. е. соблюдение выполненияialectического принципа о единстве тождественного и различного как динамически взаимодействующих сторон целого.

Необходимым условием «конструирования» любой модели методологии науки является соблюдение общефилософского положения о единстве онтологии, гносеологии и диалектики, которые подлежат конкретизации с учетом данного объекта познания.

Применительно к естественно-научному познанию отмеченное общефилософское положение можно представить в модели триединой системы принципов:

- Принцип единства объекта и субъекта
- Принцип единства научного знания, лежащий в основании единой научной картины мира (ЕНКМ).
- Принцип единства и многообразия форм выражения закономерности мира.

В историческом развитии философии и науки вообще применялись различные формы и наполнялись различным содержанием, но в своем единстве эти системы всегда выражали суть теоретического мышления эпохи, общие закономерности развития объекта познания. Другими словами, предложенная модель основ методологии науки не является единственно допустимой и в зависимости от гносеологической ситуации возможны ее различные модификации. В. И. Ленин, например, анализируя структуру и содержание «Капитала» К. Маркса, пришел к выводу о том, что в этом произведении отражен принцип единства диалектики, логики и теории познания [3, 301], т. е. каждый из этих фундаментальных разделов теоретического мышления существует и может быть понят только в органическом единстве с другими, в этом единстве они образуют целостную картину мира. При этом следует избегать упрощенного толкования взглядов, кото-

рый иногда можно встретить в научной и учебной литературе. Логика здесь не сводится к учению Аристотеля о формах мышления, которое мы должны соблюдать всегда и во всем; это логика построения и структуры произведения, отражающая собой суть и закономерности развития общества наемного труда, основанного на классово-антогонистических отношениях. Метод теории есть выражение сущности самого предмета познания.

Проблема единства объекта и субъекта является одной из основополагающих в гносеологии; она явно или на уровне подсознания всегда волновала творческий разум естествоиспытателей и представителей гуманитарных наук; принимая в каждую историческую эпоху конкретно-специфические формы. Дормарксистский материализм и связанное с ним классическое естествознание абсолютизировали роль объекта в познании, рассматривая его либо как мир в целом, либо в качестве предмета познания, активно взаимодействующего с пассивным субъектом. Девизом такого познания можно было считать длительное время принятное в философии суждение: «Без объекта нет субъекта». Задача научного познания в этом случае сводилась к тому, чтобы абсолютно разграничить объект и субъект в процессе познавательной деятельности и рассмотреть его (объект) в чистом виде. Иными словами, мы познаем объект таким, какой он есть на самом деле и наше знание есть непосредственное отражение сущности объекта, его истинного бытия, строго определенного в пространстве и во времени. При этом точность познания объекта не ограничена и может достичь абсолютных значений, соответствовать истине. В этой гносеологической картине заключается суть метафизики того времени, которую Гегель назвал докантовской и представил ее «наукой о вещах, постигаемых в мыслях, за которыми признается, что они выражают существенное в вещах» [2, 120]. И далее он не конкретизировал: «Первым отношение мысли к объективности является наивный образ мышления, который содержит веру, что посредством мышления познается истина и что она обнаруживает перед сознанием то, что объект суть поистине» [4, 133].

Дух докантовской метафизики и классического естествознания как вера в безграничные возможности человеческого разума прочно вошел в теоретическое мышление.

Диалектико-материалистическая философия исходит из признания органического единства объекта и субъекта, оставляя при этом за последним роль активного и преобразующего начала. Мир как таковой, существующий сам по себе, становится объектом только тогда, когда он вовлекается человеком в его познавательную и преобразующую деятельность. Поэтому мы можем сказать, что без субъекта нет и объекта,

хотя эта формула, как и противоположенная ей, скорее, выражает внешнюю сторону процесса познания, нежели его сущность. Отношения между этими двумя сторонами сложного процесса познания не укладываются в формально-логическую схему детерминации; они представляют собой единство противоположностей, каждый из которых одинаково необходим и выполняет свою специфическую роль. Объект не является чисто пассивным элементом процесса познания, а определяет собой метод его исследования.

Современная гносеология критически восприняла многие идеи, которые сформулировал основоположник классической немецкой философии И. Кант. Он совершил революционный переворот в теории познания не только тем, что стремился преодолеть ограниченность эмпиризма и рационализма прошлого; отношения между объектом и субъектом получили в его работах принципиально новое освещение, в корне отличное от наивно-непосредственного представления прежней метафизики.

Согласно гносеологии Канта, мы познаем не объект, существующий сам по себе, а то, как мы его воспринимаем, тем самым априори «конструируем» предмет познания, на основе которого устанавливаем законы и порядок его функционирования. Предмет познания, таким образом, не сам объект как «вещь в себе», а некоторая модель объекта, его образ, который в существенных чертах отражает свойства оригинала.

Современное научное представление действительно восприняло многие из тех гносеологических ориентиров, которые наметил немецкий мыслитель, хотя не часто ученые обращаются к осмыслению его обширных трудов и значимых идей, таких, например, как его нравственные принципы поведения человека.

Наука, особенно теоретическое естествознание, действительно часто имеют дело не с самим объектом непосредственно, а с его гносеологической моделью или идеальным образом как предметом познания, в котором отражены существенные свойства реального мира, закономерности его функционирования и развития. Таким образом, предмет познания – это диалектический синтез объекта и субъекта, их органическое единство. Подобно тому, как многообразен реальный мир и способы его познания, предмет науки может иметь различные формы выражения и отношения к реальности.

Наиболее полное совпадение предмета и объекта познания происходит в эмпирическом исследовании; здесь эти формы познавательной деятельности проявляют себя как отношение части и целого. Но и в этом случае предмет познания также содержит в себе элемент

субъективности, поскольку любой эксперимент сопровождается теоретическим обоснованием, а расчленение целого на составляющие его части либо возможно только условно, либо производится субъектом в соответствии с целями и задачами его поведения при решении данной проблемы.

Предметом теоретического исследования является абстрактный объект как идеальная модель реального объекта, которая формируется с учетом экспериментальных данных по правилам логических операций абстрагирования и идеализации. Предметом науки могут быть и абстракции более высокого порядка – абстракции от абстракций, которые непосредственно с реальным миром не связаны вообще; эта связь осуществляется через теории более низкого порядка абстрагирования. Такие высокоабстрагированные теории, относящиеся к некоторым разделам математики, способствуют нестандартному решению задач, вырабатывают соответствующие методы. Эти методы могут быть востребованы другими науками, использующими математический аппарат при выполнении ими сложных вычислений.

Гносеологическая модель каждой новой теории представляется необычной и даже парадоксальной, с точки зрения так называемого здравого смысла, сформированного на основе предшествующих идеалов науки и устоявшихся взглядов на мир, как например, корпускулярно-волновой дуализм в физике микромира или материальная точка, в которой содержится вся масса огромной звезды; сингулярная точка, сосредотачивающая в себе колоссальную энергию, высвобождение которой приблизительно 12,5 млрд лет назад положило начало формированию всей Вселенной в ее современном виде. Все идеальные модели теоретической науки призваны в чистом виде выразить собой закономерности функционирования данного объекта познания. В процессе соотношения этих моделей с реальным миром мы ищем факты, подтверждающие нашу гипотезу; если такого соответствия нет, мы выдвигаем *ad hoc* гипотезы (И. Локатос) и так до тех пор, пока не возникает кардинальная потребность в принципиально новых теоретических идеях и новых парадигмах (Т. Кун).

Натурфилософское мышление все еще прочно владеет умами естествоиспытателей. Ученые выдвигают гипотезы о развитии бесконечной Вселенной, забывая при этом, что наши знания и наши теоретические выводы о бесконечном основаны на конечном опыте и конечных результатах. В этом смысле все мы иногда повторяем такие методологические ошибки, которые мыслящий разум, начиная с Аристотеля и И. Канта, уже длительное время стремится преодолеть в действительно бесконечном процессе поиска истины. И философы здесь не исключе-

ние в своем желании представить учение о мудрости в качестве непосредственной истории объекта.

Сколько философов на планете Земля, столько и различных ответов на вопрос, что представляет собой философия?

В отечественной научной и учебной литературе длительное время было принято с некоторыми модификациями определение Ф. Энгельса, данное им еще в 1886 г. Философия – это наука о наиболее общих законах природы, общества и мышления. В целом определение соответствовало уровню развития науки и теоретического мышления того времени, стоящими перед основоположниками нового направления задачами – поставить диалектику «с головы на ноги», тем самым заложить основы диалектико-материалистической философии. Да и в последующие несколько десятилетий, когда необходимо было раскрыть содержание философии как всеобъемлющей системы, данное толкование науки соответствовало ее сущности и стилю мышления эпохи.

Необходимость всестороннего обоснования предмета философии в современных условиях обусловлена высоким уровнем ее развития и новыми формами взаимоотношения с современной наукой, особенно с неклассической и постнеклассической, включающих в себя проблемы методологии в качестве органического элемента их системы. В этой связи вопрос о том, что такое философия, приобретает не только обще-теоретическое, но и научно-практическое значение.

Философия – это не только наука, но и мировоззрение. Этот тезис является общепринятым в настоящее время и не подлежит обсуждению. Дискуссии возникают вокруг предмета философии. Классическое определение допускает двоякое толкование предмета, которое не может быть принято безоговорочно. В современной науке нет или не сформулированы всеобщие законы природы, общества и мышления, если рассматривать эти сферы человеческой деятельности в отдельности. Нет всеобъемлющего взгляда на законы природы как таковые и т. д.; если же представить эту триаду как целое, а в качестве всеобщего признать законы диалектики, то мы тем самым сведем все многообразие содержания философии только к методу познания, допустим скатывание к логическому кругу: философия – это наука о законах философии. Аналогичное суждение о всех науках звучало бы так: физика – это наука о законах физики и т. д.

Мы не можем согласиться также и с наметившейся в учебной и справочной литературе тенденцией рассматривать философию только как мировоззрение; это самый простой и легкий уход от решения проблемы. Содержание и предмет философии как всеобщей формы теоре-

тического мышления намного богаче и шире понятия о мировоззрении; оно необходимо включает в себя и научный компонент.

Отмеченные выше затруднения снимаются, если мы понятием всеобщего будем характеризовать не законы природы, общества или познания, а саму философию как форму теоретического мышления и ее предмет. Предметом философии является всеобщее и абстрактное понятие, в потенциальной форме отражающее собой все сферы человеческого бытия и познания. Это понятие бытия как такового, чистое противоречие и неопределенное бытие, способное в процессе становления принимать определенные формы и наполняться определенным содержанием. Тогда сама философия может быть представлена как обобщенное выражение противоречивой сущности бытия, представленного в единстве и многообразии его сторон, форм проявления и состояний. Данный подход позволяет нам отойти от натуралистического представления предмета философии, свойственного докантовской метафизике, рассматривать ее как действительно всеобщую теорию бытия и мышления.

Бытие – это не только пустое абстрактное понятие, противоположное аналогичному понятию ничто, как в «Науке логики» Гегеля. Оно не принадлежит также только онтологии понимаемой как учение о материи и формах ее существования. Категория бытия в потенциальной форме включает в себя весь круг проблем человеческих событий, со-причастность ко всему происходящему в мире.

Стремление к объективному познанию мира «в крови» у естествоиспытателей – суть их науки и предназначение; в противном случае мы не освоили бы атомную энергию и космическое пространство, не создали бы современные образцы техники, не расшифровали бы геном человека и т. д. При всех успехах не следует забывать и то, что и в естественно-научной картине мира обязательно присутствует субъективный, человеческий фактор. Как прозорливо подметил еще древнегреческий мыслитель Протагор: «Человек есть мера всех вещей существующих, что они существуют, и не существующих, что они не существуют».

Философская картина более субъективна, ибо в ней мир представлен не сам по себе как некая объективность, но то, как мы воспринимаем этот мир, проявляем к нему свое отношение и преобразуем его в идеальных образах или же в нашей практической деятельности.

Таким образом, картина мира – философская или естественно-научная – не является чисто пассивным отражением объекта, но является активным элементом формирования наших чувств, эмоций и настроений, а в научном познании образ объекта детерминирует собой формы

выражения закономерности его функционирования, представляет соответствующий стиль научного мышления эпохи.

В научном познании представлены различные формы детерминации процессов и соответствующих им закономерностей, среди которых особо выделяют жестко детерминированные законы и связи, основой которых является классическая наука, и вероятностную детерминацию физики микромира, выражающего собой закономерности массовых случайных событий.

Социальные процессы не всегда можно рассматривать методами теории вероятностей, так как они более индивидуализированы, чем элементы статистического коллектива, не удовлетворяют требованию массовости и гипотезе молекулярного беспорядка. Здесь необходимо сформулировать новые отношения между причиной и следствием, необходимостью и случайностью. Для характеристики линейных процессов и связей, не удовлетворяющих полностью гипотезе статистического коллектива, но имеющих потенциального многовариантный характер, введем понятие поливариантной детерминации. Эта форма детерминации выражает собой в основном явления и процессы, которые рассматриваются в рамках классического естествознания и обществознания.

Для характеристики более сложных нелинейных процессов и фазовых переходов, рассматриваемых синергетикой, необходимо ввести понятие многофакторной детерминации явлений. Эти процессы происходят в открытых системах, где на нее действует не одна, а совокупность взаимодействующих причин, изменяя друг друга. При этом взаимное изменение причин и обратная реакция системы на это взаимодействие могут быть непредсказуемы и неконтролируемы, неопределенны. Именно такие процессы мы часто наблюдаем в общественной жизни, где малые причины порождают собой большие следствия, а хаос и порядок могут в одночасье сменить друг друга, если к тому же они сознательно организованы из вне умными головами и сильными государствами. Величайшая мудрость правителя в таком случае состоит в том, чтобы не обольщаться своей властью, а предвидеть и рассчитать все варианты событий на длительную перспективу развития, если эта власть действительно жизнеспособна. Мудрость мыслителя не в том, чтобы владеть истиной, но в бесконечном процессе ее постижения. Как отмечал великий Аристотель: «Хотя Платон и истина мне дороги, однако священный долг велит отдать предпочтение истине». Долг философии как методологии науки – способствовать этому бесконечному и мучительному процессу поиска постоянно удаляющейся от нас истины, и она этот долг исполняет с честью.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Лекторский В. А. Методологический анализ науки (типы и уровни) / В. А. Лекторский, В. С. Швырев // Философия. Методология. Наука. – М., 1972. – 236 с.
2. *Осипов В. Е.* Философия: сущее, картина мира, мировоззрение / В. Е. Осипов // Культура. Наука. Образование. – 2016. – № 2. – С. 5–23.
3. Ленин В. И. Философские тетради // Полн. собр. соч. : в 55 т.: соч. в 29 т. / В. И. Ленин. – 5-е изд. – М. : Издат. полит. лит., 1967–1981 гг. – 407 с.
4. Гегель Г. В. Энциклопедия философских наук: в 3 т. Т. 1. «Наука логики» / Г. В. Гегель ; вступ. ст. Е. П. Ситковского. – М. : Мысль, 1975. – 452 с.

УДК 17.024.1

А. В. Егоров*

УЧЕНИЕ АРИСТОТЕЛЯ О РАЗУМНОЙ ДУШЕ КАК ФОРМЕ ПРОЯВЛЕНИЯ КУЛЬТУРЫ СОВЕСТИ

Рассматривается сущность и функции разумной души человека в воззрениях Аристотеля. Автор показывает, что разумная душа, основанная на мыслительной и нравственной природе, включает в себя добродетель совести. Срединная установка, по Аристотелю, есть своеобразная форма умеренности, связанная с добродетельной человеческой совестью.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: этика; добродетель; этическая и дианоэтическая добродетель; разумная душа; добродетельная душа; государство; умеренность; срединная установка; совесть; совестология.

A. V. Egorov

ARISTOTLE'S IDEAS ABOUT THE RELATIONSHIP OF THE SOUL AND CONSCIENCE

The article discusses the nature and function of the rational soul of man in the views of Aristotle. The author shows that the rational soul, based on mental and moral nature, includes the virtue of conscience. The middle setting, according to Aristotle, is a form of moderation that is associated with virtuous human conscience.

KEYWORDS: ethics; virtue; ethical and dianoethical virtue; the rational soul; the soul is virtuous; state; temperance; median installation; conscience; Sovietology.

Аристотель является создателем качественно новой системы знаний, ранее не существовавшей в античном мире. Эта система опиралась на обширный эмпирический материал естествознания и общественных наук того времени. Аристотель одним из первых ввел этику в систему научно-философского знания, определил ее предмет. Он один из универсальных мыслителей, кто видел в этике важную практическую цель – воспитывать в каждом свободном человеке гражданские качества.

Аристотель оказал самое сильное влияние по сравнению со всеми жившими до него философами на развитие человеческой мысли, благо-

* Егоров Александр Владимирович, кандидат философских наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения.

даря созданной им философской системы научных дисциплин. Основу этой системы составляла логика и метафизика, учение о разумной душе. Разумная душа – это добродетельная душа, наделенная интеллектом и активностью. Активность души определяется активностью разума, и она связана со счастьем человека. Добродетель есть живое воплощение души, её состояние, в свою очередь, обогащает ум человека знаниями и прививает определенные навыки, привычки. Добродетель активизирует мыслительную деятельность человека. По Аристотелю, душа человека, наполненная знаниями, должна служить отправным материалом в мышлении и жизнедеятельности человека. Выходит, что добродетель – это осмысленные знания в действии, в поступках человека. Активность души должна быть достойной человеческой цели.

Аристотель отмечает, что человеческий разум, ум есть нечто сверхъестественное, божественное, и что он дан от Бога: «Интеллект приходит извне и как таковой, он божествен» [2, с. 154]. Целесообразная активность души и разума, направленная на совершенствование человека, есть отличительная особенность его от всех прочих существ, замечает Аристотель. Только разумная душа, наделенная интеллектом, способна учиться добродетели. Совесть, по Аристотелю, есть одна из добродетелей души человека, которую надо воспитывать. Душа человека как носитель добродетели способна усваивать знания о добре, истине и справедливости.

Разумная душа ориентирует человека на умеренный способ жизненных интересов и потребностей. За гранью разумной срединной меры человека ожидают неприятности, т. е. его неосознанные запросы чреваты последствиями. Чтобы достичь нравственных целей, по Аристотелю, необходимо соединение дианоэтических и этических добродетелей. Чтобы быть мужественным, справедливым, совестливым, надо знать, к какой сфере знаний и деятельности они относятся, знать, что они являются качеством человека и общества. Быть добродетельным, значит, быть совестливым. Добродетель рассматривается как процесс, она должна подтверждаться человеком в его бытии. Добродетель совести предполагает духовное воспитание, которое не обходится, по Аристотелю, без разумной души. Душа, одухотворенная разумом, задается целью жить по совести, становится жизненной силой. Разумная душа – это нечто цельное, вмешая в себя многие добродетели, она позволяет человеку быть социальным существом. Это ценное качество в человеке присущее только гражданам. Выходит, что нравственные качества человека не могут стать реальностью без дианоэтической сферы.

Если этическая добродетель ограничивается волевыми качествами человека, то дианоэтическая (дианойя – гр. *dianoia* – сила мысли) вклю-

чает нравственные силы человеческого разума – это смышеность, рас- судительность, мудрость, проницательность человеческого ума [6, с. 135]. Добродетель оживает под влиянием дианоэтического разума. Единство дианоэтического разума и этических добродетелей ведут к реализации государственной цели, бытию народов и их культурных де- яний. Важно отметить, что желания человека ограничивает разумная душа со срединной добродетелью. Отсюда разумной душе свойственны добродетели с определенным содержанием. Спрашивается, активизирует ли душу добродетельная совесть?

Добродетель как качество души связана с благом и добром чело- века, она есть мера нравственных поступков. Благо, по Аристотелю, есть то, что соответствует указаниям божественного разума. Только божественный разум безошибочен, справедлив и универсален, а поэтому совестлив. Добродетель – это уже благо души, и ее содержание должно совпадать с благом государства. Жить по добродетели означает соблюдать, прежде всего, закон социального соответствия, закон такой науки как совестология. Разумная душа не может проявляться без доб- родетельной совести. Добродетельная совесть активизирует душу, и она связана с разумом.

Воспитание добродетели – это достижение совершенства в каж- дом виде деятельности человека. Быть добродетельным, по Аристо- телю, означает обогатить душу знаниями, воспитывать ответствен- ность, служить государству. Аристотель считает, что человек – это политическое существо, которое не может существовать вне государ- ства. Добродетель – это человеческая мера, связанная с самосознани- ем, срединный путь развития людей подвластен только человеку с разумной душой, но это дано не для всех социальных сословий. В добродетели человек находит свою человеческую совесть, свою при- частность к государственным делам и обществу. Выходит, что основа совести в добродетели, совесть проявляется как человеческая мера нравственности, она не может граничить с двумя противоположными крайностями. Срединная человеческая мера соприкасается с многими добродетелями, и в частности, с совестью. Спрашивается, все ли лю- ди могут руководствоваться таким критерием, если они не обладают знаниями? Срединный критерий жизнедеятельности людей предпола- гает действенные знания, это аристотелевский рационализм, которому уделяется большое внимание. Совесть как форма проявления сре- динного блага дана не всем. Поступая по совести, руководствуясь разумной добродетелью, по Аристотелю, человек получает душевное удовольствие и духовное удовлетворение.

Совесть – это приобретенная добродетель, ибо она проявляется на уровне осознанного разумного поступка. Аристотель отводит разуму руководящее место. Разум – часть определяющей души, влияет на чувственную волевую окраску поступка. Душа выражает благие интересы человека, которые должны совпадать с интересами общества, и в этом есть проявление совести. Совесть не может быть эгоистичной и не может быть неразумной добродетелью. Добродетель совести – это и есть дианоэтическая, разумная душа. Разумная душа избирательна. Души людей, по Аристотелю, рассматриваются по социальному статусу. Раб отстранен от духовной деятельности, он не гражданин, ему приписан только физический труд. Такое состояние узаконено божественным глазом и перстом.

Душа – это концентрированное состояние чувственного и разумного в человеке. Соотношение разумного и чувственного зависит от возраста, обучения и воспитания. Умственное развитие приходит с годами, но в любом случае душа не может быть только разумной или только чувственной. Душа – это специфическая форма энергии, которая ищет выхода и находит свое проявление в поступках и деятельности человека. Душа – это выражение волевого действия, обогащенного умом и окрашенного чувствами. Можно сказать, что совесть – это добродетель, вооруженная знаниями и поступающая в соответствии с их требованиями. Мы не редко говорим, что этот человек доброй души. Разумная душа находит свое проявление в совестливых отношениях человека. Совесть – это функция добродетельной души, это осознанная ответственность за свое поведение. Совесть проявляется на уровне нравственных потребностей, она основывается на знании, справедливости и умеренных жизненных запросах человека. Добродетель – это качество души, воспитание и проявление её равносильно совести. Добродетель, по Аристотелю, приобретённое самосознание умеренности, удерживающая человека от ошибок и неудач. Человек становится нравственным, добродетельным благодаря соответствующему государственному устройству и воспитанию. Добродетельный, т. е. воспитанный человек, живёт и действует по совести, потому как руководствуется знающей и разумной душой.

Добродетель по своей сущности – это благотворение, которое совпадает с запросами и потребностями государства. Жить по основам добродетели означает соблюдать закон социального соответствия, закон совестологии. Выходит, что добродетель совести есть человеческая мера, связанная с самосознанием, это срединный путь развития людей, но он дан не для всех. В добродетели человек находит свою причастность к общественным и государственным делам. Раб, по Аристотелю, вне мо-

рали и политики, у него нет разумной души, хотя он может предаваться чувственным переживаниям. По Аристотелю, если человек принадлежит другому, является его собственностью, то его не может посещать блаженство. Блаженство ставится в рамки добродетели и связано с интеллектуальной деятельностью. Добродетель есть человеческое качество, но оно приобретается, воспитывается, её надо не только знать, но ей надо владеть и уметь пользоваться не во вред себе и государству. В добродетельной личности, замечает Аристотель, снимается раздвоенность.

В душе, отмечает Аристотель, есть место для разума, который не возникает и не подлежит гибели. Все части души гибнут вместе с телом, за исключением ума. Ум, по Аристотелю, вечен и не уничтожим. Дело человека в его разумной деятельности, в его целенаправленной добродетели. Добродетель – это форма проявления ума в согласии с поступком, она связана с самосознанием разумной души и с определенной самооценкой. Разумная душа не может быть бессовестной и бездеятельной. Она ответственна, способна созерцать истину, быть чистой формой. Способность осознавать цель общества, идти к ней возможно только с помощью разумной души. А это говорит о том, что в жизни человеческого общества есть совесть и формы её правления. Совесть, по Аристотелю, – это суд доброго человека [5, с. 78]. По Аристотелю, успех воспитания зависит от соответствующего уклада жизни, от укоренившихся в обществе нравов и государственного, политического устройства. Добродетельная душа, по Аристотелю, способна чувствовать, испытывать долг. Душа ведает и осознает, что собой представляет долг, какое значение он играет для личностного самосознания. Долг человека рассматривается как счастье, как осознание причастности к общему делу – государству. Аристотель указывает, что осознание долга как наиболее общей добродетели, можно достичь путем воспитания и трудом. Чтобы быть признанным обществом, нужно уметь желать и делать добро, а для этого душа обязана трудиться, при этом невозможно трудиться в обществе, не будучи человеком нравственно-добродетельным.

Основным и, естественно, первым уровнем познания Аристотель считает чувственное познание, которое связано с конкретным бытием. Чувственное познание помогает человеку овладеть единичным, конкретным предметом. Более глубокое познание Аристотель связывает с познанием общих взаимосвязей. Постижение общих свойств, явлений возможно, по Аристотелю, только с работой разума, интеллекта, который приводит в логическую систему накопленный чувственный опыт. Систематизированный научный уровень есть вершина познания жизни.

Чувственное и рациональное познание представляют собой единый и цельный процесс.

Цель человеческого бытия – это непрерывный процесс познания. По Аристотелю, этот процесс развертывается на основе врожденных задатков человека и возможности постижения личностью добродетелей. Воспитание добродетелей – это форма проявления самосознания и самопознания. Только разумные души обладают способностью осознавать счастье жизни. А жизнь есть активная форма проявления души. Душа, по Аристотелю, первая энтелехия – акт физического тела, имеющего жизнь в потенции [4, с. 151].

В трактате «О душе» Аристотель пишет, что разумная душа есть причина духовного развития, она как цель и как сущность одушевленных тел. Разумная душа способна мыслить и познавать мир. Процесс познания начинается с ощущений, восприятий, вычленения единичное и индивидуальное.

Под природой человека Аристотель понимал его физические и психические задатки. Значимую ценность Аристотель придавал положительным привычкам, которые надо развивать. Добродетель, по Аристотелю, должна быть осознанна так, например, «мужественным можно быть не по принуждению, а по тому, что это прекрасно» [1, с. 53]. По настоюнию и желанию разумной души должны быть и разумные поступки человека. Аристотель, говоря о Боге, допускает его присутствие, наделяя его чистой «энтелехией», актом, энергией, имеющей цель в самом себе. Бог есть чистый акт и интеллект, лишенный материи, есть духовная ценность, вечное движение, разумное «Начало». Интеллект как божественный дар приходит человеку извне, он трансцендентен и не подлежит порче. Пришедший интеллект издалека остается в душе человека в течение всей его жизни. Высшее счастье и долг заключается в развитии активности разумной души человека. Знания и мышление, связанные с самосознанием и деятельностью человека есть форма проявления совести. Только разумная душа способна пробудить интерес человека к знаниям, воспитать его ответственность перед государством.

Важным фактором воспитания совести является государство. Государство желает человеку добродетельных поступков, без которых нельзя достичь благосостояния. Жизнь в государстве является социально-естественной сущностью человека. Аристотель, говоря о добродетельной жизни, отвергает чрезмерное обогащение, роскошь и бедность людей. И бедность, и богатство – это нарушение меры должного [5, с. 79]. Уравновешенную и благополучную жизнь он видел в её умеренности. Аристотель осуждает тех, кто свои усилия направляет на обретение власти и получение наслаждений. Достойная жизнь свободного

гражданина – это практическая жизнь, связанная с нравственными поступками и политической деятельностью.

Аристотель отмечает, что наше чувство, желание, страсти подчас тяготеют к излишествам, и в этом смысле они недоброжелательны. Но только разум помогает человеку избавляться от крайностей, разум определяет нам точную меру, средний путь в жизни. Умеренность, стало быть, есть вид добродетели, удерживающий нас от ошибок и неудач. Путь добродетельной совести связан со срединными качествами и желаниями человека. Добротель умеренности не есть качество человеческой посредственности, она – высшая ценность, поскольку означает победу разума над инстинктами. Среди всех добродетелей есть справедливость, в которой спрессованы и совесть, и долг. Лишь с учетом справедливости можно дать меру всем благам, достоинствам и их антиподам. Справедливость подменяет совесть, эта добродетель затрагивает интересы многих людей, это идеал добродетельного человечества. Известно что, принцип справедливости должен быть всегда, но всегда ли он себя реализует? Поэтому Аристотель большое внимание обращает на гармонию дианоэтической и этической добродетели, сочетая справедливость, рассудительность с деятельностью, с приятной привычкой.

Аристотель полагал, что для хорошего воспитания нужны хорошие законы. Нравственные качества человека, данные от природы, существуют лишь в возможности, и от их развития и направления зависит становление разумного человека. Человек «не задан», он создатель своего характера, стало быть, он ответствен за свою порочность или достоин похвалы за свою добродетель. У Аристотеля мы находим восторженное отношение к интеллектуальной деятельности и физическому труду. Раб – это одушевленный инструмент, существа без души, он ограничен физическим трудом, и предаваться чувственному блаженству он не способен. Искусство, политика, философия доступны только свободным гражданам. Важная функция государства – это укрепление правил и норм нравственности. Аристотель говорит, что хорошему человеку не запрещается любить себя, «себялюбы» – это те, которые почитают разум, а не деньги и желают самого прекрасного для себя и других.

Разум и привычки изменяют человеческую природу в лучшую или худшую сторону. Склонности, задатки человека, его разум, целенаправленное воспитание и социальная среда способствуют формированию самосознания. Решающим фактором становления человека является самосознание, это основа основ разумной души. Единственное предназначение разума состоит в познании жизни и самого себя. Разумной душой наделены высшие слои общества. Если разумная душа есть проявление формы совести, то и совесть присуща представителям только высших

эшелонов власти. По Аристотелю, раб обделен совестью, ему недоступно разумное самосознание, осознание собственного «Я».

Разумная душа находит свое проявление в совестливых отношениях человека. Совесть – это функция души, это осознанная ответственность за свое разумное поведение. Совесть – это и добродетель, которая проявляется на уровне нравственных потребностей, она основывается на знании справедливости и умеренных жизненных запросах человека. Добротель – это качество души, воспитание и проявление её равносильно совести. Добротель, по Аристотелю, это приобретенное самосознание умеренности, удерживающее человека от преступков. Человек становится нравственным, добродетельным благодаря своим усилиям и стараниям. Добротельный, т. е. воспитанный человек живет и действует по совести, потому как руководствуется знающей и разумной душой.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Аристотель. Этика* / Аристотель. – СПб. : Типогр. товарищества Общественная польза, 1908. – 210 с.
2. *Гусейнов А. А. Краткая история этики* / А. А. Гусейнов, Г. Иррлитец. – М. : Мысль, 1987. – 589 с.
3. *Егоров А. В. Совестология как научная область знаний о культуре совести* / А. В. Егоров // В мире науки искусства: вопросы филологии, искусствоведения и культурологии: сб. ст. по матер. междунар. науч.-практ. конф., № 1 (44) г. – Новосибирск : СибАК, 2015. – 120 с.
4. *Реале Дж. Западная философия от истоков до наших дней. Античность* / Дж. Реале, Д. Антисери. – СПб. : Петрополис, 1994. – 336 с.
5. *Таранов П. С. Философский биографический словарь, иллюстрированный мыслями* / П. С. Таранов. – М. : Эксмо, 2004. – 896 с.
6. *Философский энциклопедический словарь* / ред. сост. Е. Ф. Губский, Г. В. Кораблева, В. А. Лутченко. – М. : Инфра-М, 2007. – 576 с.

ИСТОРИЯ

УДК (37(571.5)

Т. Н. Гордиенко*

УЧАСТИЕ ИНЖЕНЕРОВ И СЛУЖАЩИХ ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ПРОСВЕТИТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ИРКУТСКЕ

Статья подготовлена в связи со 120-летием создания первой в Иркутске бесплатной народной библиотеки-читальни, участии инженеров-строителей Транссиба в этом мероприятии и других просветительских инициативах инженеров-железнодорожников Восточной Сибири, их вклад в развитие культуры и образования жителей региона.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: строительство Забайкальской железной дороги, бесплатная народная библиотека-читальня, инженеры путей сообщения, политические ссылочные, пожертвование, публичная лекция, гражданская ответственность.

T. N. Gordienko

PARTICIPATION OF ENGINEERS AND EMPLOYEES OF THE TRANS-BAIKAL RAILWAY IN THE EDUCATIONAL ACTIVITIES IN IRKUTSK

The article is prepared for the 120th anniversary of the creation of the first free library in Irkutsk, a reading room. The participation of engineers-builders of the Transsib in the opening of this library and other enlightenment initiatives of railwaymen in Eastern Siberia, their contribution to the development of culture and education of the inhabitants of the region are considered.

KEYWORDS: construction of the Trans-Baikal Railway, a free folk library-reading room, railway engineers, political exiles, donations, public lectures, civil responsibility

Просветительская деятельность инженеров-железнодорожников Восточной Сибири во времена строительства и обустройства Транссиба была весьма разнопланова. Об их участии в устройстве бесплатных народных библиотек-читален в нашем крае красноречиво говорят материалы отчётов Иркутской библиотеки-читальни им. А. В. Потаниной, в

* Гордиенко Татьяна Николаевна, кандидат исторических наук, председатель историко-краеведческого клуба «Пути сообщения Сибири».

списках действительных членов которой (по отчётом за 1896–1898 гг.) значатся многие строители Забайкальской железной дороги. Благодаря этим документам открыта новая, яркая страница как в истории строительства Великого Сибирского пути, так и в истории просветительской деятельности региона.

Первые инженеры-путейцы начали прибывать в Иркутск летом 1895 г. «8 июня приехала партия для геологических изысканий по линии железн[ой] дороги в Забайкалье. Таковая снаряжена по поручению Комитета Сибирской жел[езн]ой дороги и состоит из начальника В. А. Обручева¹, его помощника геолога А. Э. Гедройца и горн[ого] инженера [А. П.] Герасимова. Экспедиция выезжает далее» [1, с. 329]. Как писал об этом сам Обручев, в 1895 г. им предстояло обследовать Забайкалье и Приамурье: «Я был назначен начальником горной партии, в состав которой вошли молодой горный инженер А. П. Герасимов и пожилой геолог А. Э. Гедройц… Я взял на себя изучение западной половины области – от восточного берега озера Байкал до г. Читы… Восточная половина, вообще лучше известная, чем западная, по работам горных инженеров в Нерчинском округе с его месторождениями золота и серебро-свинцовых руд, принадлежавших царскому кабинету, была разделена между двумя моими сотрудниками» [2], Герасимов обследовал район от г. Читы до г. Нерчинска (западную часть), а Гедройц – Нерчинский округ (восточную часть).

«19 июля прибыли заведов[авшие] работами по постройке Забайкальск[ого] участка Сиб[ирской]жел[езн]ой дор[оги] инженер А. Н. Пушечников², его старший помощник Г. В. Адрианов³, некоторые начальники участков и инженеры забайкальской партии» [1, с. 331], – читаем в летописи Н. С. Романова.

24 июля 1895 г. в Иркутске состоялось совещание комиссии для исследования Сибирской железной дороги под председательством члена Государственного Совета генерал-инженера Н. П. Петрова⁴, при участии генерал-губернатора А. Д. Горемыкина, инженеров А. Н. Пушечникова, Г. В. Адрианова и других заинтересованных лиц. Кроме основных вопросов по постройке железной дороги, на совещании обсуждалась проблема о способах борьбы против забастовок на магистрали [3, с. 110].

Забастовщиками на железных дорогах обычно выдвигались социально-экономические требования, касавшиеся заработной платы, условий труда и быта. В малонаселённой Сибири, на её безбрежных просторах, в сложных климатических и природных условиях нормальный быт и отдых для строителей дороги устроить было весьма непросто. Тяжёлые условия жизни и труда при прокладке железной дороги встречали

строителей на всём протяжении пути, особенно начиная с Восточной Сибири и до Дальнего Востока. Предстояло преодолевать сложнейшие препятствия через прибайкальские горы, озеро Байкал, Яблоновый хребет, водораздел речных систем Енисея, Лены и Амура, вечную мерзлоту Забайкалья, зыбучие топи и непроходимые таёжные леса. Чтобы облегчить непосильные тяготы на постройке рельсового пути и предотвратить таким образом всевозможные брожения и недовольства среди людей, сам Иркутский генерал-губернатор разрешил выдавать даже арестантам «винные порции». Так, согласно утверждённой им 17 февраля 1895 г. «Инструкции заведующему партиями ссыльнокаторжных и арестантов на постройке Средне-Сибирской железной дороги» названным категориям строителей «назначалась винная порция 4–6 раз в месяц летом и 6–9 раз в месяц осенью и зимой». Выдача проводилась после тяжёлой работы, в ненастье и холод, а также – в праздники. Одна порция составляла 0,01 ведра, или чуть больше 100 г [4]. Вольнонаёмные же рабочие могли сами покупать себе алкоголь в питейных заведениях, быстро разраставшихся вдоль строящейся железной дороги. Парадоксально, но железнодорожному начальству, также разрешавшему открытие вблизи линии винных точек, пришлось в то же самое время решать проблему развившегося среди строителей пьянства, которое приводило к падению дисциплины, производительности труда, полной деградации личности и пр.

Чтобы как-то отвлечь рабочих от вредных пристрастий и обеспечить их культурный досуг в свободное от работы время, начальством в лице инженера А. Н. Пущенникова и его помощников решено было организовать на линии бесплатные народные читальни. А. Н. Пущенников обратился с официальным ходатайством от 7 ноября 1895 г. к Военному губернатору разрешить открыть читальни в 10-ти пунктах наибольшего скопления людей: Мысовая, Кабанское, Верхнеудинск, Петровский Завод, Могзон, Чита, Князе-Береговая, Нерчинск, Сретенск и Митрофаново [5, л. 295]. И хотя решение вопроса «несколько» затянулось (разрешение было получено 16 января 1897 г. [5, л. 295 об.]), читальни на железной дороге были открыты.

Так, «Восточное обозрение» уже в февральском номере 1897 г. поместило заметку под названием «Устройство бесплатных народных читален», где сообщалось: «С особенным удовольствием заносим в нашу железнодорожную хронику весть о прекрасном и симпатичном начинании Управления по сооружению Забайкальской железной дороги по устройству бесплатных народных читален. Начинание это, достойное самого широкого подражания и распространения, особенно у нас в Сибири, почти лишенной таких учреждений, как народные читальни, без

сомнения, быстро придет к своему осуществлению и претворится в живое общественное дело» [6].

Большое влияние на это неординарное в практике железнодорожного строительства просветительское начинание оказало и открытие в Иркутске бесплатной народной библиотеки-читальни, которой было присвоено имя Александры Викторовны Потаниной (1843–1893). С первых же дней пребывания в столице Восточной Сибири инженеры, знакомясь с городом, его жизнью, культурой и достопримечательностями, проникались атмосферой, благоприятствовавшей развитию здесь творческой деятельности и просветительства, с готовностью принимали участие в сборе средств для первой городской народной библиотеки-читальни, которую жители решили устроить в память о верной помощнице и супруге известного сибирского учёного Г. Н. Потанина (1835–1920), путешественнице, первой женщине-просветительнице, которую здесь любили и почитали.

Одним из первых, кто внёс свою лепту в общее дело, был начальник горной партии по исследованию линии Забайкальской железной дороги В. А. Обручев. В начале 1896 г. он прочёл в пользу тогда ещё «предполагаемой» читальни, публичную лекцию о своём путешествии в Монголию, сбор с которой составил 175 руб., после этого процесс поступлений пожертвований для читальни активизировался, также Владимир Афанасьевич подарил библиотеке 29 томов книг и журналов [7, с. 1, 6, 35].

Князь, инженер путей сообщения Георгий Захарович Андронников⁵ вместе со своей женой Еленой Христофоровной, обладавшиеличной домашней библиотекой, часть которой привезли с собой в Сибирь, пожертвовали для Иркутской бесплатной народной библиотеки-читальни 42 тома книг и журналов. Служащий Управления по постройке Забайкальской дороги А. В. Щербачёв вместе с женой Л. С. Щербачёвой (имя её фигурирует в списке членов второго года деятельности читальни) подарили 10 томов книг [Там же, с. 6]. Следует при этом указать, что 5 марта 1897 г. Андрей Владимирович Щербачёв был избран закрытой баллотировкой в члены совета бесплатной народной читальни Иркутск–Байкальской ветви (В. А. Николаев, В. Е. Попов, А. В. Щербачёв, А. В. Адрианов), организованной в предместье Глазково г. Иркутска начальником первого участка Забайкальской железной дороги инженером Г. З. Андронниковым [8, с. 2].

27 октября 1896 г. в присутствии Иркутского генерал-губернатора А. Д. Горемыкина, главного инспектора училищ Восточной Сибири И. Н. Татлина, иркутского городского головы В. П. Сукачёва и других уважаемых лиц состоялось освящение бесплатной библиотеки-читальни

им. А. В. Потаниной. 10 ноября, после того, как были проверены все книги, поступившие в библиотеку, и утверждён список их, она была открыта для публики [7, с. 4].

Следует отметить активное участие жён инженеров-строителей и служащих Управления по постройке Забайкальской железной дороги в организации первой городской народной библиотеки-читальни. Так, супруга инженера путей сообщения Владимира Евграфовича Попова, строившего иркутский мост, В. М. Попова состояла в библиотеке-читальне в так называемой «группе выдающих книги». В этой группе были такие же члены читальни, как и она, среди них известные в Иркутске просветительницы Н. А. Корнилова и А. А. Белозёрова, а также постоянные работники читальни К. А. Яковлева и Н. И. Молодых. Попова В. М. помогала библиотекарю не только в выдаче книг, но и «в объяснениях с посетителями, в рекомендации им книг», как отмечается в отчёте народной библиотеки-читальни за первые три месяца её деятельности [Там же, с. 9–10].

Ещё одна супруга служащего Госконтроля Забайкальской железной дороги Георгия Александровича Соломона⁶, Мария Николаевна Соломон, помогала в становлении Иркутской бесплатной библиотеки-читальни. Надо сказать, что чета Соломон и до этого занималась благотворительной деятельностью, просвещая рабочих и помогая бедным. Так, в 1892 г. на родине Марии Николаевны в Шадринском уезде Пермского края Георгий Александрович открыл бесплатную столовую для бедных в селе Ново-Петропавловском. В марте 1896 г. Соломон Георгий Александрович и Мария Николаевна выехали из Санкт-Петербурга на строительство Транссибирской железной дороги в Восточную Сибирь [9]. В Иркутске они встретили многих своих товарищёй по партии, социал-демократов, тоже работавших на строительстве Сибирской железной дороги. Георгий Александрович Соломон получил должность контролёра Государственного контроля по постройке Забайкальской дороги, в обязанности которого входило: а) наблюдение «за законностью и правильностью распорядительных и исполнительных действий по приходу и расходу» финансовых средств, выделявшихся на строительство дороги; б) представление предложений «о выгодности или невыгодности хозяйственных операций»; в) рассмотрение финансовых смет и согласование ассигнований сверхсметных кредитов; г) проверка отчётности по оборотам денежных средств и материалов у подотчётных лиц и т. п. (Из Положения о Государственном контроле, принято 28.04. 1892 г.) [10, с. 135].

Мария Николаевна Соломон с головой ушла в организацию и устройство первой городской библиотеки-читальни. В самом начале её

деятельности (с 10 ноября 1896 г.) там особенно было тяжело. Из-за большого потока посетителей были введены дежурства членов библиотеки-читальни и других лиц, «добровольно предложивших свои услуги». Потом всех членов разбили на группы, М. Н. Соломон вошла в статистическую группу, обязанности которой заключались «в собирании и разработке статистических сведений о посещаемости и посетителях библиотеки и о читаемости книг». Совет читальни в первом своём отчёте засвидетельствовал проводившуюся большую работу и неоценимую помощь, которую оказывали члены читальни единственному библиотекарю, положенному по штату. М. Н. Соломон, как отмечено в отчёте, участвовала также и в составлении каталога библиотеки-читальни совместно с К. А. Яковлевой, А. М. Григорьевой, Н. И. Молодых [7, с. 9–11].

В декабре 1896 г. на должность попечителя читальни был избран А. А. Корнилов (1862–1925), известный русский историк, бывший в то время чиновником особых поручений Иркутского генерал-губернатора. В отчёте работы библиотеки-читальни за 1896 г., опубликованном в апреле 1897 г., попечитель А. А. Корнилов от имени её Совета выразил горячую признательность «всем лицам и учреждениям, которые своим благосклонным содействием и своими щедрыми пожертвованиями дали возможность... поставить дело довольно прочно». Это звучало так: «Мы должны прежде всего благодарить Ю. И. Базанову и А. М. Сибирякову, отозвавшихся с обычной отзывчивостью их на доброе дело; В. П. Сукачёва, благосклонному содействию которого мы несомненно обязаны первыми успехами дела; Иркутскую городскую думу, давшую библиотеке-читальне помещение и ассигновавшую ей постоянную ежегодную денежную субсидию в 200 руб., В. А. Обручева, прочитавшего в пользу читальни публичную лекцию, участниц и участников спектакля и концерта, устроенных в пользу бесплатной читальни и давших ей столь значительный сбор; совет старшин клуба г.г. приказчиков, устроивших в пользу читальни любительский спектакль, редактора «Вост[очного] Обозр[ения]» И. И. Попова, бесплатно печатавшего все наши объявления в своей газете и всех лиц, отозвавшихся на доброе дело своими пожертвованиями, список которых к сему прилагаем» [Там же, с. 37].

Данный список включает в себя более двухсот фамилий действительных членов и жертвователей Иркутской бесплатной народной библиотеки-читальни, среди которых 12 % составляют фамилии инженеров-строителей и служащих Забайкальской железной дороги [7, с. 39–48; 11, с. 55–58]. В этом списке значатся в частности:

- Адрианова Ольга Алексеевна (жена Г. В. Адрианова).
- Адрианов Александр Васильевич (брать Г. В. Адрианова, инженер п. с.).

- Адрианов Григорий Васильевич (ст. пом. начальника по постройке Заб. ж. д.).
- Андronикова Елена Христофоровна, княгиня (жена Г. З. Андronикова).
- Андronиков Георгий Захарович, князь (начальник 1-го уч-ка Заб. ж. д.).
- Бирюков Дмитрий Павлович (начальник техотдела Заб. ж. д.).
- Богословский Алексей Петрович (нач. 2-го уч-ка Заб. ж. д.).
- Гедройц Антон Эдмундович, князь (горный инженер).
- Герасимов Александр Павлович (горный инженер).
- Домбровский И. Я. (инженер путей сообщения).
- Ермолинский Владимир Николаевич (служащий, делопроизводитель).
- Николаев Венедикт Александрович (служащий, ст. врач Забю ж. д.).
- Обручев Владимир Афанасьевич (горный инженер, начальник партии по изысканиям Забайкальской железной дороги).
- Обручева Елизавета Исаакиевна (жена В. А. Обручева).
- Оглоблина Любовь Николаевна (жена В. В. Оглоблина).
- Оглоблина Наталья Васильевна (дочь В. В. Оглоблина).
- Оглоблин Василий Васильевич (2-й пом. нач. по постройке Заб. ж. д., начальник дороги).
- Попов Владимир Евграфович (инженер путей сообщения).
- Попова В. М. (жена В. Е. Попова).
- Пушечников Александр Николаевич (начальник работ по постройке Заб. ж. д.).
- Свиягин Николай Сергеевич (инженер путей сообщения).
- Скрыльников Пётр Николаевич (инженер путей сообщения).
- Смирнов Адриан Алексеевич (инженер путей сообщения).
- Соломон Георгий Александрович (служащий Госконтроля Заб. ж. д.).
- Соломон Мария Николаевна (жена Г. А. Соломона).
- Тихомиров Евгений Павлович (инженер путей сообщения).
- Центерович В. В. (горный техник).
- Щербачёва Л. С. жена (А. В. Щербачёва).
- Щербачёв Андрей Владимирович (служащий Упр. по постройке Заб. ж. д.).

Известно, что в Иркутске среди местной передовой интеллигенции были политические ссыльные, они выделялись своей образованностью, острым умом, во всех отношениях были людьми интересными и большей частью добропорядочными. Немало ссыльных работало и на Сибирской железной дороге. Так, известный русский публицист и общественно-политический деятель И. И. Попов (1862–1942), возглавлявший

в Иркутске газету «Восточное обозрение», знал немало строителей Транссибирской железнодорожной магистрали, занимавшихся революционной деятельностью. В своих воспоминаниях он писал: «Очень многие из политических ссыльных работали на постройке Средне-Сибирской железной дороги и на изысканиях Кругобайкальской и Забайкальской железных дорог. Инженеры Михайловский, Пушечников, Савримович очень ценили работу ссыльных, которые на линии занимали различные должности: от десятников до начальников дистанций включительно... Среди инженеров, работавших на железной дороге и живших в Иркутске, я встретил своего старого знакомого, кн. Г. З. Андронникова. В 1883 г. он входил в кружок путейцев, организованный Дегаевым, занимался с рабочими, успел окончить курс в Институте путей сообщения и в 1884 г. был арестован вместе со всеми нами. Он долго сидел и был выслан на родину. С открытием работ на Сибирской железной дороге он приехал строителем в Иркутск...» [12, с. 454–455].

И. И. Попов перечисляет и других ссыльных и железнодорожных служащих, пользовавшихся в Иркутске большим авторитетом: Л. Б. Красин [инженер-изыскатель Заб. ж. д.], Г. А. Соломон [Госконтроль Заб. ж. д.], Г. М. Фриденсон (начальник дистанции), Сикорский, Лапицкий [Там же, с. 454], А. А. Криль [13, с. 124] [начальник коммерческого отдела Заб. ж. д.], Стажевич, Д. Г. Любовец, А. Г. Лури, С. И. Иваницкий, С. И. Борейша и др. [12, с. 455].

В. Г. Третьяков в книге «Железнодорожный транспорт Восточной Сибири: из XIX в XXI вв.» дополняет этот список: А. И. Зунделевич, Л. Ф. Бердников, А. С. Гуревич (начальник дистанции пути, строитель мостов), Н. А. Люри, А. И. Преображенский, Ф. Ю. Рехневский, И. Ю. Старынкевич, А. А. Фомин, В. И. Чуйков и др. [14, с. 130]. Политические ссыльные приветствовали открытие народных читален, приносили в дар им свои книги и журналы. Многие из них везли в Сибирь свои библиотеки и тоже создавали в местах поселения библиотеки-читальни для народа.

В 1897 г. князь Г. З. Андронников устроил в предместье Глазково г. Иркутска бесплатную народную читальню Иркутск-Байкальской ветви для своих рабочих и местного населения. Читальня получила с разрешения А. Н. Пушечникова удобное и светлое помещение в одном из домов, отошедших по отчуждению в собственность дороги [15, с. 65–66]. Забочаясь о сбережении заработанных рабочими денег на строительстве дороги, инженер Андронников открыл в том же предместье сберегательную кассу. Общественность сразу же оценила эти нововведения, местная периодическая печать сообщала: «Начальник первого строительного участка Иркутск – Байкал князь Г. З. Андронников завел для

своих служащих и рабочих, а также и жителей Глазковского предместья, читальню и сберегательную кассу» [16].

Когда же стало известно об открытии бесплатных народных читален по всей линии строившейся дороги, такая просветительская инициатива вызвала ещё большее доверие и уважение местной общественности к строителям Великого Сибирского пути.

Кто они и какими были, эти инженеры путей сообщения? Коротко расскажем о некоторых, оставивших о себе в Сибири добрую память.

Оглоблин Василий Васильевич⁷ с 1895 г. по 1900 г. был помощником начальника по постройке Забайкальской железной дороги. Когда дорога была сдана в эксплуатацию, он стал начальником Забайкальской железной дороги. Был женат на дочери академика Лаврова, Любови Николаевне, воспитывал дочерей Наталию и Зинаиду [17]. Кстати, жена Любовь Николаевна и дочь Наталия, вместе с Василием Васильевичем с первых дней в Иркутске стали членами бесплатной народной читальни им. А. В. Потаниной, а Наташа потом помогала обустраивать такую же, но уже железнодорожную читальню в Глазковском предместье, была даже избрана в состав кандидатов в члены совета читальни [8, с. 2].

Василий Васильевич Оглоблин оставил в Восточной Сибири наиболее яркий, запоминающийся след. «Иркутская летопись» и другие источники доносят до нас разные сведения о культурной и общественной деятельности В. В. Оглоблина в Иркутске, в частности, об избрании его председателем Общества любителей музыки и литературы [3, с. 130], после чего Общественное собрание в Иркутске стало самым притягательным и посещаемым местом в городе. Так, «Сибирский вестник» в 1899 г. писал: «...Несколько лиц из железнодорожных служащих с помощником начальника работ В. В. Оглоблиным во главе оживили заглохшее и уснувшее было Иркутское общество любителей музыки и литературы и обратили его в весьма симпатичное место единения людей, посвящающих свой досуг музыке и устройству любительских спектаклей» [16].

Исследователь истории музыкальной культуры г. Иркутска И. Ю. Харкевич сообщает, что благодаря новому председателю общества была налажена серьёзная систематическая работа: «За полтора сезонных года с 20 февраля 1898 г. по 10 июня 1899 г. (фактически за 11 месяцев) состоялось 17 концертов, к участию в которых общество привлекло членов своего драматического отделения, солистов-вокалистов и инструменталистов, а также собственные оркестр и хор... В концерте 14 декабря 1898 г. общество выступило с собственным оркестром, в котором впервые явным ядром были музыканты-любители в составе 29 человек (сам В. В. Оглоблин играл здесь на валторне) [18, с. 127].

Под покровительством Василия Васильевича Оглоблина был детский приют «Ясли», для которого в память покойного врача Забайкальской железной дороги В. А. Николаева (еще одного прекрасного человека, специалиста и просветителя) пожертвован собранный среди служащих капитал в сумме 3 300 руб. [19, с. 18].

Тот же Оглоблин встал во главе другого полезного и доброго дела – пока единственного в Сибири училища для слепых детей. Он организовал при училище хор и оркестр (часть инструментов куплены на личные средства В. В. Оглоблина), хор даже пел в церкви и получал за это 500 руб. Оглоблин увеличил площадь училища, надстроив второй этаж, сделал мастерские, где выполнялись небольшие заказы для железной дороги. «Дело это велось им заботливо, правильно и успешно. В качестве попечителя этого училища Оглоблин принимал участие в городских выборах и состоял гласным иркутской городской думы» [16], помогая городу в решении разных социальных проблем. Это было, например, проведение юбилея Н. В. Гоголя [3, с. 141], поскольку В. В. Оглоблин был членом комиссии по организации данного мероприятия или разработка плана развития г. Иркутска в роли председателя комиссии. Он являлся также председателем комиссии по устройству переправы через реки Иркут и Ангару, членом комиссии по городскому освещению, членом дирекции Иркутского городского театра, членом комиссии по утверждению проекта Медведниковской больницы [19, с. 20], действительным членом бесплатной народной читальни им. А. В. Потаниной, и т. д.

В. В. Оглоблин входил в состав комитета по постановке памятника Александру III в Иркутске как «руководитель самой технически оснащённой строительной и эксплуатационной организации того времени». Он организовал доставку грунта со строящихся в городе объектов на площадку в сквере, у берега Ангары, под памятник, помог в постройке дамбы копрами и чугунными «бабами» для забивки свай. В решении технических вопросов, естественно, принимали участие и другие инженеры путей сообщения, например, заместитель начальника дороги А. С. Мелентьев, начальник службы пути и зданий И. В. Лесневский и многие другие исполнители. В дальнейшем (памятник был окончательно установлен в 1908 г.) в комитете представителями от железной дороги были начальники А. А. Свентицкий и Ф. И. Кнорринг [20].

Инженер В. В. Оглоблин – представитель блестящей плеяды русских просветителей, открытых людям и несущих им доброе, светлое и прекрасное. Как вспоминали его сослуживцы, «то время, когда дорогой управлял Василий Васильевич Оглоблин, было поистине золотым в части тёплых человеческих отношений между начальствующим составом

и подчинёнными и по заделу культурно-просветительских начинаний в управлении, и на линии» [21]. Именно таким образом Оглоблин хотел объединить служащих, особенно в самом начале, наиболее сложном периоде эксплуатации дороги, стимулируя нелёгкий труд железнодорожника. После смерти В. В. Оглоблина в Иркутске приняли решение об учреждении стипендии его имени для учащихся, детей «низших служащих». Приказом № 89 от 22 февраля 1908 г. по Забайкальской железной дороге объявлено «Положение о капитале стипендии им. В. В. Оглоблина», утверждённое министром путей сообщения 19 ноября 1907 г. [22], а одна из улиц, отходящих от привокзальной площади в Глазковском предместье Иркутска, была названа именем В. В. Оглоблина. В том самом предместье, где располагались железнодорожный вокзал, паровозное и вагонное депо, бесплатная народная читальня Иркутск-Байкальской ветви, Управление Забайкальской железной дороги, где работал Оглоблин и где находились дома железнодорожников. Теперь это улица Румянцева...

Богословский Алексей Петрович – инженер путей сообщения, окончил в 1888 г. институт инженеров путей сообщения Александра I. С 1895 г. на строительстве Транссиба в должности начальника 2-го участка Забайкальской железной дороги; с 1899 г. – в техническом отделе Управления по постройке Заб. ж. д., затем в техотделе Управления по постройке Кругобайкальской железной дороги в должности старшего инженера и помощника начальника технического отдела; с 1902 г. – коллежский асессор...

Помимо служебной деятельности, вёл большую общественную и просветительскую деятельность. С 1894 г. Богословский являлся членом Восточно-Сибирского Императорского Российского географического общества, а в 1901–1905 гг. – в составе его распорядительного комитета и редакционной комиссии. Алексей Петрович был также действительным членом Иркутской городской бесплатной народной библиотеки-читальни им. А. В. Потаниной.

В конце 1895 г. А. Н. Пушечникову поступили два ходатайства об устройстве на линии Забайкальской железной дороги народных читален для рабочих и местного населения. Первое ходатайство с целью «занять рабочих в свободное от работы время разумными и полезными развлечениями» в пос. Мысовой было от начальника 2-го участка, инженера А. П. Богословского, второе – от дорожного врача В. Н. Николаева [8, с. 1]. Александром Николаевичем инициатива была одобрена. Сразу же по получении разрешения от военного губернатора на открытие читален циркуляром Пушечникова было предложено начальникам десяти участков Забайкальской железной дороги организовать на них читальни. На

станции Мысовая в феврале 1897 г. состоялось одно из первых на линии собраний членов читальни, а также выборы в Совет читальни, в который вошёл и инженер А. П. Богословский [23].

Алексей Петрович Богословский был творческой личностью, увлекался искусством, особенно живописью, любил в свободную минуту писать картины. Художник-любитель, вступив в Общество любителей музыки и литературы, которое возглавил в 1898 г. начальник Забайкальской железной дороги В. В. Оглоблин, Богословский организовал при Обществе художественный отдел [5, с. 425]. Он стал активным членом правления Общества и деятельным помощником председателя: ему можно было доверить любое дело, поэтому во время длительного отсутствия В. В. Оглоблина в Иркутске обязанности председателя исполнял А. П. Богословский (так было, например, осенью 1900 г. во время пребывания Василия Васильевича в Петербурге).

Под руководством Богословского в 1899–1900 гг. здесь успешно действовали кружок любителей живописи и художественная студия. С Обществом любителей музыки и литературы связана, пожалуй, первая попытка объединения иркутских любителей художеств. Инициатором этого стал Алексей Петрович Богословский. Газета «Восточное обозрение» писала, что «будучи активным членом музыкального общества, Богословский был и истинным ценителем изобразительных искусств. Благодаря ему, осенью 1899 г. при Обществе любителей музыки и литературы возник «кружок любителей живописи», ставший центром притяжения для разъединенных, живших обособленно местных художников. Начав собираться для совместных сеансов рисования и живописи, кружковцы образовали тем самым художественную «студию». Она расположилась в зале частной музыкальной школы А[натолия] Ю[льевича] Гинита-Пилсудского, открытой в том же 1899 г. в доме Поротова на Пестеревской улице. В студии вскоре появились ученики, желающие обучаться рисованию» [24]. Так, благодаря великолепному начинанию инженера путей сообщения А. П. Богословского, как считают иркутские исследователи, и родилась мысль об организации в городе рисовальной школы, которую возглавили художник Н. И. Верхотуров и учитель рисования женской прогимназии И. С. Хаминова М. А. Рутченко [25].

Большой заслугой инженера Богословского являлась инициатива по устройству в Общественном городском собрании художественных выставок. Наиболее памятной стала выставка картин, открытая 14 апреля 1900 г., где были показаны портреты известных личностей, связанных с Иркутском: Сибирякова и Корзухина, Кузнецова и Горского, Ядринцева и Евреинова, Бутиной и Щеглова. Картины предоставлены были горожанами. Экспонировались также картины местных художников,

таких, как И. Г. Шешунова, Ф. М. Белкина, но «более удачны – г. Богословского, г-жи Р-кой, Оглоблина, детей Кроля». Большой интерес вызвали работы городского архитектора А. И. Кузнецова и картины известных живописцев Айвазовского, Маковского, Клодта, Орловского, Вельца и др [26, с. 423].

5–24 ноября 1902 г. состоялась выставка картин и этюдов лейтенанта Ф. М. Белкина с видами природы Сибири и озера Байкал. 2–22 ноября 1903 г. в Иркутске была организована первая передвижная художественная выставка для Сибири [27].

Иркутский период жизнедеятельности инженера А. П. Богословского отмечен и другими благотворительными миссиями, указанными в биографическом словаре Ю. П. Лыхина и Т. А. Крючковой: он являлся членом Совета (секретарём) Иркутского отделения попечительства о слепых (1902), членом Общества распространения народного образования и народных развлечений в Иркутской губернии (с 1903), членом комиссии по устройству религиозно-нравственных чтений (1902–1903). Будучи членом Совета Иркутского церковного Братства Святителя Иннокентия (1902–1905) и председателем иконописной комиссии Братства, руководя которой в течение двух лет, Алексей Петрович «оказал полное и живое содействие в устройстве 9-ти храмов и иконостасов к ним». С отъездом Богословского из Иркутска в 1906 г. эта комиссия закончила свое существование [27].

Автор солидного издания об истории изобразительного искусства края Т. Г. Ларёва пишет, что «культурная жизнь Прибайкалья начала XX в. протекала весьма оживлённо, и немаловажную роль в этом сыграла Транссибирская железнодорожная магистраль». Особо отмечены заслуги инженера путей сообщения А. П. Богословского в активизации деятельности любителей живописи и художников сибирской провинции, а также устройстве художественных выставок [28].

Фундаментально-основополагающим качеством каждого человека является образованность и духовность, что и определяет основу бытия и роль по отношению к социуму. В каждом человеке сплетаются его всеобще-родовые и неповторимо индивидуальные черты, которые формируются под воздействием полученного воспитания и образования [29]. Инженеры-путейцы, получившие блестящее образование в Санкт-Петербургском институте инженеров путей сообщения, в основном были выходцами дворянского сословия, людьми образованными и культурными, наделёнными такими прекрасными качествами, как честь и достоинство и соблюдавшими славные традиции русского дворянства. Очень ярко проявлялись эти свойства у большинства инженеров XIX – начала XX вв., приехавших в Сибирь на строительство Транссибирской

железной дороги. В Сибири их уважали, относились к ним с почтением, считали благодетелями. Профессия инженера ценилась в обществе не только с моральной стороны, но и с материальной. Поэтому они гордились своей службой и доказывали свою профессиональную состоятельность, чему есть масса свидетельств и фактов. Вот, например, один исторический факт:

5 августа 1898 г. в Иркутске проводилось испытание деревянного моста через Иркут. По мосту пустили два паровоза, затем поезд с 20-ю платформами, гружёными рельсами. Строитель моста, инженер В. Е. Попов, сел на локомотив с револьвером в руке. После испытания моста, практически не давшего просадки, редактор «Восточного обозрения» спросил его, зачем ему понадобился револьвер. «Если бы мост не выдержал, я бы застрелился» – ответил инженер. В итоге мост пропускал поезда 10 лет, пока не построили новый, металлический... [14, с. 111]. Перед нами настоящий пример профессиональной состоятельности, – инженер не мог допустить плохого качества выполненной работы, он полностью нёс ответственность за построенный под его наблюдением мост! И любой другой объект тоже являлся делом чести инженера, будь то паровозное депо, церковь, либо школа или библиотека.

Инженер Владимир Евграфович Попов, наряду с другими своими товарищами по службе также участвовал в открытии бесплатных народных читален в Сибири. Фамилия его и его жены, помогавшей в выдаче читателям книг, значится в списках действительных членов иркутской народной читальни им. А. В. Потаниной. Причём, в отчёте указано, что Попов В. Е. и Попова В. М. внесли по 8 руб. [7, с. 43], тогда как обязательный взнос для членства составлял 3 руб.... Может быть кому-то покажется это мелочным, но между тем, напомним, что в те времена на 8 руб. можно было купить десятки и даже сотни дешёвых, но полезных книг для народного чтения. Такие книжки продавались по 15–10 коп., были и по 3 коп. Например, на Дальнем Востоке в 1898 г. можно было купить «Приключения Робинзона Крузо» за 12 коп., «Две ёлки» К. М. Станюковича – 3 коп., разные басни И. Крылова по 3–8 коп., «Хозяин и работник» Л. Н. Толстого – 4 коп., «Судный день» В. Г. Короленко – 8 коп. и т. д. [30].

В 1897 г. инженер В. Е. Попов был избран членом Совета бесплатной народной читальни Иркутск-Байкальской ветви (в Глазковском предместье г. Иркутска), где он выполнял обязанности секретаря. Кроме того, как отмечается в отчёте, В. Е. Попов сделал «значительное пожертвование» в пользу железнодорожной читальни, подарив ей подписные издания сочинений русских и зарубежных писателей в количестве 66-ти томов из собственной домашней библиотеки [8, с. 5].

Вышеприведённые факты не только гармонично дополняют образ инженера путей сообщения досоветского периода, его профессиональную состоятельность, смелость и гражданскую ответственность, но и показывают его высокую культуру, образованность и готовность прийти своему народу на помощь в обретении грамоты и новых знаний. Организованные инженерами бесплатные народные библиотеки-читальни были первыми культурно-просветительными учреждениями на Транссибе. Они открыли путь к дальнейшему развитию начального, среднего и профессионального образования рабочих, потому что именно попечительские советы железнодорожных читален стали в дальнейшем подвижниками в организации воскресных школ, вечерних курсов начальной грамоты и профессиональных технических знаний [15, с. 78–79].

ПРИМЕЧАНИЯ

1. Обручев Владимир Афанасьевич (1863–1956) – русский геолог, палеонтолог, географ, исследователь геологии Сибири, Центральной и Средней Азии. Первый и единственный штатный геолог Иркутского горного управления с сентября 1888 по 1892 гг. занимался разведкой угольных месторождений, залежами графита, золота. С окт. 1892 по 1894 гг. – в экспедиции Г. Н. Потанина (Монголия, Сев. Китай). Исследовал районы прохождения линий Закаспийской (1887) и Забайкальской ж. д. (1895–1898). По забайкальскому участку Транссиба он проводил геологические исследования в качестве начальника горной партии. Профессор Томского технологического института (1901). Академик АН СССР (1929). Осн. труды по геологич. строению Сибири и её полезным ископаемым, тектонике, неотектонике, мерзлото-ведению. Автор научно-популярных книг, в т. ч. «Плутония» (1924), «Земля Санникова» (1926), «Золотоискатели в пустыне» (1928), «В дебрях Центральной Азии» (1951). Награды: премия им. В. И. Ленина (1926), Гос. премия СССР (1941, 1950). Удостоен первой золотой медали им. А. П. Карпинского (1947).
2. Пущечников Александр Николаевич (1850–1916) – инженер путей сообщения. После окончания в 1876 г. Санкт-Петербургского института инженеров путей сообщения Императора Александра I, начал службу на Орловско-Грязской ж. д. начальником дистанции пути; с 1880 г. – гл. инженер, начальник службы пути и зданий. В 1882–1885 гг. – пом. гл. инженера Московско-Курской ж. д.; в 1885–1889 гг. – начальник службы пути Екатерининской ж. д.; с 1890 г. – Закавказской ж. д., с 29 дек. 1894 г. – начальник дороги; с 27 мая 1895 г. – начальник работ по постройке Забайкальской ж. д.; с 1902 г. начальник строительных работ на Черноморской ж. д.; с 12 июня 1904 г. – начальник строительства Сучанской железнодорожной ветви; с 1 июля 1905 г. до 26 октября 1907 г. – заведующий строительством ж. д. моста через р. Иркут. Службу закончил чине действительного статского советника, с 1911 г. в отставке. Награды: Орден Александра Невского, Орден Белого Орла, Ордена Св. Владимира III и IV ст., Св. Анны, Св. Станислава, благодарность Министра путей сообщения за успешное окончание строительства Заб. ж. д. Умер на родине, в г. Орле в октябре 1916 г.
3. Адрианов Григорий Васильевич (1859–1918), род. 8 февраля 1859 г. в семье дворянина Санкт-Петербургской губернии. После окончания института инженеров путей сообщения участвовал в изысканиях и сооружении Екатеринбург-Тюменской, Уфа-Златоустовской, Сибирской, Забайкальской и Китайско-Восточной железных дорог.

Был помощником начальника по постройке Заб. ж. д. с 1895 по 1900 гг., возглавлял строительство ветви Кайдалово – Манчжурия, занимался благотворительностью и просветительской деятельностью, строил на станциях церкви и школы. Стал одним из учредителей Забайкальского отдела ПОИРГО в Чите. Награды: Ордена Св. Анны II ст., Св. Владимира IV ст., его именем названа первая станция Кайдаловской ветви. В своей работе «Сеть железных дорог России» (1908), Г. В. Адрианов, обосновывая железнодорожное направление в обход Байкала с севера, предсказал дальнейшее развитие Сибири и Дальнего Востока.

4. Петров Николай Павлович (1836–1920), род. в г. Трубчевске Орловской губ. окончил в 1858 г. Инженерную академию в Петербурге, читал лекции в ней и Технологическом институте (профессор, 1871 г.). Председатель Управления казённых ж. д. (1888–1892). Председатель инженерного совета МПС (1892). Товарищ (зам.) министра путей сообщения (1893). Руководитель комиссии по исследованию Сибирской ж. д. (1895). В 1899–1905 гг. председатель Императорского русского технического общества (1896–1905).
5. Андронников Георгий Захарович (15 сентября 1837 – ?) – инженер путей сообщения, князь, православный, происходил из древнейшего и знатного рода грузинских князей Андронниковых. В 1859 г. окончил Институт инженеров путей сообщения Императора Александра I со званием гражданского инженера, с правом производства строительных работ. В 1883 г. он вошел в «кружок, возглавляемый Дегаевым, и занимался антиправительственной пропагандой среди рабочих». В 1884 г. был арестован и с видным народником И. И. Поповым долго находился в тюрьме, затем был выслан на родину. Приказом по МПС № 57 от 18 июля 1887 г. направлен на Закавказскую железную дорогу на три года; с 1 августа 1889 г. назначен начальником участка службы пути. С 1895 состоял в штате МПС инженером 7-го класса. С началом постройки Заб. ж. д. приехал в Иркутск, возглавив строительство первого участка Иркутск – Байкал.
6. Соломон Георгий Александрович (Исецкий) (1868–1942) – видный деятель российской социал-демократии, меньшевик, невозврашенец, автор мемуаров о Ленине. Родился в Хотинском уезде Бессарабской области, в православной дворянской семье. Закончив в 1891 г. Ларинскую гимназию в Санкт-Петербурге, учился в Военно-медицинской академии, перевелся в Петербургский университет, но оставляет его по состоянию здоровья и едет в Шадринский уезд, где общается только с поднадзорными, «публикует в столичной прессе крайне тенденциозные корреспонденции». В начале сентября 1893 г. уезжает в Санкт-Петербург с поднадзорной Марией Николаевной Фёдоровой, дочерью секретаря Шадринской уездной земской управы, на которой в январе 1894 г. женится. В Петербурге Соломон – активный участник «Союза борьбы за освобождение рабочего класса». В 1896–1890 гг. работа в Госконтроле Забайкальской и Московско-Курской железных дорог. С 1901 по 1905 гг. за революционную деятельность арестовывался, сидел в тюрьмах, был выслан за границу. В 1905 г. в Брюсселе – знакомство с Лениным. С 1918 г. – первый секретарь советского посольства в Берлине, консул в Гамбурге. С 1919 по 1920 гг. – заместитель Л. Б. Красина в Наркомате торговли и промышленности РСФСР, в 1920 г. – уполномоченный Наркомата внешней торговли в Эстонии. В 1923 г. отказался вернуться в СССР, подал прошение об отставке, стал одним из первых советских невозврашенцев. Проживал в Брюсселе. Написал книги: «Среди красных воинов», 1930 г.; «Моя служба в Эстонии», 1930 г.; «Ленин и его семья (Ульяновы)», 1931 г. Расстрелян немецкими оккупантами в форте Мон-Валерьен в 1942 г.

7. Оглоблин Василий Васильевич (1852–1906) родился 20 марта 1852 г. в Санкт-Петербурге в семье мещанина православного вероисповедания. В 1869 г. окончил гимназию с золотой медалью и похвальным листом. В 1874 г. окончил Институт путей сообщения и определён на службу сверхштатным инженером без содержания. В 1875–1895 гг. – служба в Обществе горнозаводской ж. д., на строительстве Криворожской, Баскунчакской, Екатеринбурго-Тюменской железных дорог, на руководящих должностях Екатеринбурго-Тюменской, Уральской, Самаро-Уфимской железных дорог, в Обществе Юго-Западных ж. д. 20 апреля 1895 г. назначен штатным инженером IV класса и младшим помощником (вторым заместителем) начальника по постройке Забайкальской железной дороги.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Романов Н. С.* Летопись города Иркутска за 1881–1901 гг. / Н. С. Романов. – Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1993. – 542 с.
2. *Обручев В. А.* Вдоль трассы будущей железной дороги //Обручев В. А. От Кяхты до Кульджи. Путешествие в Центральную Азию и Китай. Мои путешествия по Сибири. – М. : Эксмо, 2012. – 480 с.
3. Иркутская летопись 1661–1940 гг. / сост., авт. предисл. и примеч. Ю. П. Колмаков. – Иркутск : Оттиск, 2003. – 848 с.
4. *Хобта А. В.* Строительство Транссиба: Очерки истории (конец XIX-начало XX вв.) / А. В. Хобта. – Иркутск : Земля Иркутская, 2009. – 383 с.
5. РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 132. Л. 295–295об.
6. Восточное обозрение: газета. – 1897, 14 фев.
7. Бесплатная народная библиотека-читальня в Иркутске. Первые три месяца её деятельности (с 10 ноября 1896 года по 9 февраля 1897 года). – Иркутск, 1897. – 52 с.
8. Бесплатная народная читальня Иркутск-Байкальской ветви в Глазковском предместье г. Иркутска: отчёт совета со времени основания читальни по 1-е января 1898 года. – Иркутск, 1898. – 45 с.
9. *Качан М. С.* Прошлое и настоящее / М. С. Качан ; источник: Среди красных во-ждей. Личные воспоминания о пережитом и виденном на советской службе. – Париж : Мишень, 1930. Т. 1, 2. – URL: <http://mikat75.livejournal.com/693923.html>.
10. Пётр Аркадьевич Столыпин // Энциклопедия / отв. ред. В. В. Шелохаев. – М. : Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2011. – 735 с.
11. Отчёт о деятельности Иркутской бесплатной народной библиотеки-читальни за 1898 г. (второй год существования читальни). – Иркутск, 1899. – 84 с.
12. *Попов И. И.* Минувшее и пережитое // История Иркутска XVII–XIX вв.: хрестоматия / сост. А. Н. Гаращенко, А. А. Иванов. – Иркутск : Оттиск, 2015. – 544 с.
13. *Попов И. И.* Забытые иркутские страницы: Записки редактора / И. И. Попов. – Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1989. – 384 с.
14. Железнодорожный транспорт Восточной Сибири: из XIX в. в XXI вв. В 2-х т. / под общей ред. В. Г. Третьякова. – Иркутск : Облмашинформ, 2001. Т. 1. 416 с.
15. *Гордиенко Т. Н.* Библиотеки Транссиба: история образования в документах и публикациях (конец XIX – начало XX вв.), 2-е изд., доп. и перераб. / Т. Н. Гордиенко. – Иркутск : Оттиск, 2014. – 704 с.
16. Сибирский Вестник политики, литературы и общественной жизни: газета. – 1899. № 116. – С. 2.
17. РГИА. Ф. 229. Оп. 10. Д. 2139. Л. 16–5.

18. *Харкевич И. Ю.* Музыкальная культура Иркутска / И. Ю. Харкевич. – Иркутск, 1987. – 277 с.
19. *Хобта А. В.* Василий Васильевич Оглоблин (1852–1906) / А. В. Хобта ; серия «Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири». Вып. II. ВСЦНТИБ Вост. Сиб. ж. д. – ф-ла ОАО «РЖД». – Иркутск, 2014. – 136 с.
20. Памятник над Ангарой / А. Н. Гаращенко, Е. Б. Шободоев, А. В. Яковлев [и др.] ; под ред. А. Н. Гаращенко. 2-е изд., испр. и доп. – Иркутск, 2004. – 219 с.
21. *Хобта А. В.* Его именем названа улица / А. В. Хобта // Земля Иркутская. – 2012. – № 1 (40). – С. 76–79.
22. ГАИО. Ф. 72. Оп. 1. Д. 50. Л. 10.
23. Восточное обозрение: газета. – 1897, 26 фев.
24. Восточное обозрение: газета. – 1899, 27 октяб., 2 нояб.
25. Рисовальная школа в Иркутске. – URL: http://irkipedia.ru/content/risovalnaya_shkola_v_irkutske.
26. *Романов Н. С.* Летопись города Иркутска за 1902–1924 гг. / Н. С. Романов. – Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1994. – 303 с.
27. *Лыхин Ю. П.* Иконописцы мастера и художники Иркутска (XVII век – 1917 год). Библиографический словарь / Ю. П. Лыхин, Т. А. Крючкова. – Иркутск, 2000. – URL: http://irkipedia.ru/content/bogoslovskiy_aleksey_petrovich.
28. *Ларёва Т. Г.* История изобразительного искусства Прибайкалья XX – начала XXI вв. / Т. Г. Ларёва. – Иркутск, 2015. – 616 с.
29. *Ильин В. В.* Духовность человека // Философия. Курс лекций / С. А. Лебедев, В. В. Ильин. – М. : Эксмо, 2011. – 336 с.
30. Приамурские ведомости. 1898. № 216. Приложение. Л. 94.

УДК 002.2

Г. И. Белькова*

КРУПНЫЕ БОЛЬШЕВИСТСКИЕ ИЗДАТЕЛЬСТВА В РОССИИ В 1917-1921 ГГ.

Рассматривается пропагандистская деятельность большевиков, сосредоточивших свои силы на вопросах нейтрализации и ликвидации буржуазной и контрреволюционной печати, на налаживание собственной издательской системы. Печатное слово служило средством борьбы за привлечение на свою сторону интеллигенции и опытных буржуазных специалистов.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: революция, декрет о печати, корпоративные издательства, листовки, частные издательства, партия большевиков, редкие издания, политические партии.

G. I. Belkova

LARGE BOLSHEVIK PUBLISHING HOUSES IN RUSSIA IN 1917-1921

The propaganda activities of the Bolsheviks, who concentrated their energies on questions of neutralizing and liquidating the bourgeois and counter-revolutionary press, and on setting up their own publishing system are considered. The printed word served as a means of struggle to attract intellectuals and experienced bourgeois specialists to their side.

KEYWORDS: revolution, decree on the press, corporate publishing houses, leaflets, private publishing houses, Bolshevik party, rare editions, political parties.

В период между Февральской и Октябрьской русскими революциями в стране возникла ситуация, когда Временное правительство не препятствовало развитию разгоревшейся политической борьбы и не предпринимало мер для теснения свободы печати и книгораспространения. Свобода печати стимулировала создание десятков и сотен новых издательств и ожесточила борьбу за влияние на массы. Книга стала главным орудием политических идей. Все без исключения партии и течения имели свои печатные органы и пропагандистские пункты. Страну наводнили тысячи газет и журналов, которые выпускались огромными

* *Белькова Галина Ивановна, заведующая сектором редкой книги Иркутского государственного университета путей сообщения.*

для того времени тиражами, повсеместно распространялись листовки, возвзвания, прокламации, развешивались плакаты и лубочные агитационно-пропагандистские издания. Непримиримость противоборствующих сторон проявилась, в первую очередь, в стремлении каждой партии и политической группировки внедрить в сознание масс свою идеологию [1–3].

В силу этой причины агитация и пропаганда достигли небывалого размаха. Постоянно появлялись новые печатные органы, исчезали старые.

В своих целях политические партии широко использовали частные и кооперативные издательства. Кооперативное издательство «Книга» выпускало главным образом работы русских меньшевиков и представителей международного оппортунизма, товарищество «Колос» – книги народническо-эссеевского направления. Большую издательскую активность проявляли меньшевики, выпуская не только работы своих авторов, но и зарубежную политическую литературу, издавали газеты «Новую жизнь», «Рабочую газету», «Вперед». Кадеты выпускали газету «Вестник партии народной свободы» и «Речь». Под редакцией П. Струве вплоть до лета 1918 г. выходил солидный кадетский журнал «Русская мысль» и газета «Свобода России». Активную деятельность развел возникший сразу после Октября «Комитет спасения Родины и революции», объединивший наиболее резко настроенных представителей оппозиции советской власти. Комитет издавал газету «За Родину и революцию», специальные бюллетени, а также множество возвзваний и листовок. Печатное слово служило средством борьбы за привлечение на свою сторону интеллигентии и опытных буржуазных специалистов.

После октябрьского переворота одним из первых законодательных актов Советской власти был Декрет о печати от 27 октября 1917 г., по которому контрреволюционные органы печати подлежали закрытию. Декрет положил начало ограничениям в отношении «классово чуждых» издательств, газет, журналов.

Тогда же при Советах были созданы комиссариаты агитации, пропаганды и печати – первые органы централизованного руководства печатью. Первым комиссаром печати Петросовета был назначен В. Володарский, Моссовета – В. Н. Подбельский. В сферу действия постановления Президиума Московского Совета от 23 октября 1918 г. о муниципализации средств печати и книжной торговли входили все имевшиеся в Москве частные и кооперативные издательства. Все их имущество, книжные запасы, капиталы, инвентарь стали достоянием Московского Совета, частная книжная торговля была упразднена. Постановлением Совнаркома «О буржуазной печати и положении типографского дела в

Москве» (1918) было положено начало национализации в полиграфическом производстве.

Издательской деятельности большевиков предшествовала целенаправленная работа российских революционеров и зарубежных деятелей по выпуску марксистской литературы. Так, ещё в 1882–1884 гг. московское «Общество переводчиков и издателей» опубликовало ряд работ К. Маркса, Ф. Энгельса, Г. В. Плеханова, В. Либкнехта. Широко известная Плехановская группа «Освобождение труда» с 1883 г. начала систематически выпускать серии «Библиотека современного социализма», «Рабочая библиотека» и сборник «Социал-демократ». В 1880-х и начале 1890-х гг. книги, брошюры, листовки печатали первые марксистские организации в Петербурге и Москве. «Партия русских социал-демократов» Д. Благоева, группа М. И. Бруснева – в Питере, в Москве – группа А. Н. Винокурова, С. И. Мицкевича, М. Н. Лядова, Московский «Рабочий союз». Созданный Лениным в Петербурге «Союз борьбы за освобождение рабочего класса» выпустил ряд брошюр и 79 листовок.

С образованием партии большевиков (1903 г.) по сути началась её издательская работа. По предложению Ленина в Женеве в 1904 г. было организовано самостоятельное большевистское «Издательство Владимира Бонч-Бруевича», переименованное затем в «Издательство социал-демократической партийной литературы В. Бонч-Бруевича и Н. Ленина». В нем печатались статьи по разоблачению меньшевизма и борьбе за революционную марксистскую партию нового типа.

Летом 1905 г. в Одессе появилось первое легальное большевистское издательство «Утро», в конце 1905 г. оно было перенесено в Петербург, где затем влилось в издательство большевиков «Вперёд». В 1905 г. В. Д. Бонч-Бруевич основал издательство «Наша мысль», а в мае 1906 г. по его инициативе, поддержанной Лениным, в Петербурге было создано новое большевистское издательство «Вперёд», но оно было ликвидировано полицией в 1907 г. Отдельные брошюры, которым грозила конфискация, выпускались под маркой фиктивных издательств – «Новая волна», «Вторая дума».

С 1907 г. до лета 1908 г. в Петербурге было открыто издательство большевика М. С. Кедрова «Зерно». В 1907 г. оно предприняло выпуск трёхтомного собрания сочинений В. И. Ленина под названием «За 12 лет». Но удалось издать лишь 1-й том (осень 1907) и 1-ю часть 2-го тома (начало 1908 г.). В годы реакции большевистская литература печаталась главным образом за границей. Издательством был выпущен «Календарь для всех» за 1908 г., где была опубликована статья В. И. Ленина «Международный социалистический конгресс в Штутгарте» и был распространен по фабрикам и заводам. Последнее издание «Зерна» – это

сборник «Карл Маркс», выпущенный к 25-летию со дня смерти К. Маркса. Издательство было разгромлено полицией и уже больше не существовало.

Большая часть произведений Ленина была издана в дооктябрьский период. Вышли переводы работ ряда западноевропейских марксистов: А. Бебеля, Ж. Лонге, В. Либкнхтса, Р. Люксембург, К. Каутского, Ф. Меринга, К. Цеткин и др.; работы социал-демократов России: П. Б. Аксельрода, Г. В. Плеханова и др.; членов партии большевиков: И. В. Бабушкина, Н. Э. Баумана, А. Н. Винокурова, В. В. Воровского, Ф. Э. Дзержинского, Л. Б. Красина, Н. К. Крупской, В. К. Курнатовского, А. В. Луначарского, М. Н. Лядова, Я. М. Свердлова, И. В. Сталина, М. В. Фрунзе, С. Г. Шаумяна и др. К сожалению, авторство ряда работ до сих пор не установлено, так как литература эта выходила преимущественно безымянной (особенно листовки) или под разными псевдонимами авторов.

После Февральской революции 1917 г. вновь возобновили свою работу в Петрограде издательства «Жизнь и знание» и «Прибой». Издательство «Жизнь и знание» было основано В. Д. Бонч-Бруевичем в 1909 г. При издательстве работали книжный магазин и склад, служивший одновременно и местом для партийных явок. В подборе издания книг Бонч-Бруевич руководствовался советами В. И. Ленина. Книги выходили в сериях: «Детская библиотека», «Библиотека для юношества», «Библиотека наших читателей», «Библиотека мемуаров». Для трудящихся издавалась серия «Дешевая библиотека». Цена книг была от 3 копеек до 10. Самой популярной серией была «Библиотека обществоведения», в которую входили книги по философии, экономическим и социальным проблемам, написанные А. Бебелем, В. Либкнхтом, А. М. Коллонтай, М. С. Ольминским, Н. К. Крупской. Издательство выпустило работы Ленина «Политические партии в России и задачи пролетариата», «Государство и революция». Издательство «Прибой» было первым легальным большевистским партийным издательством и начало работать в Петербурге в конце 1912 г. В издательстве работали такие видные революционные деятели, как Н. Н. Крестинский, А. И. Елизарова, Ф. И. Драбкина, З. Фаберкевич (Т. Гневич), К. А. Комаровский (Б. Г. Данский), К. А. Гайлис.

Осенью 1914 г. из-за гонений оно прекратило свою деятельность и было восстановлено лишь после октябрьского переворота по постановлению Петроградского губкома РКП(б) в ноябре 1922 г. под названием «Рабочее кооперативное издательство “Прибой”» и находилось по адресу: Невский проспект, д. 1. Оно издавало общественно-политическую, агитационно-пропагандистскую и научно-популярную литературу, а

также журналы и газеты. Летом 1918 г. издательство «Жизнь и знание» объединилось с издательствами «Прибой» и «Волна» и было создано издательство «Коммунист» с отделением в Петрограде. Но некоторые книги издательства выходили под прежними издательскими марками вплоть до 1919 г., что представляет большую ценность для библиофилов и книговедов.

В редком фонде библиотеки есть один из экземпляров «Историко-революционного сборника», который регулярно издавался Обществом старых большевиков в 1930–1934 гг. в Москве. В сборниках печатались статьи, документы, воспоминания, материалы о деятельности Общества старых большевиков, повести, рассказы и очерки революционной тематики. Так в сборнике под номером № 1, вышедшем в 1930 г., были напечатаны работы Н. М. Немцова, В. Н. Соколова, Н. Р. Чужака-Насимовича, Е. П. Первухина, С. Н. Смидович, П. М. Никифорова. Ответственным редактором все эти годы был Лепешинский. Всего вышло в свет 11 сборников. Общим тиражом 4–5 тыс. экз.

Всего два года просуществовало издательство Петроградского Совета Рабочих и Красноармейских Депутатов, организованное 12 декабря 1917 г. на основе решения комиссии по издательскому и типографскому делу Петроградского Совета рабочих и солдатских депутатов. В мае 1919 г. оно было реорганизовано в «Петрогосиздат». Книги, вышедшие в этот период времени, имеют книговедческую ценность.

Редкими считаются книги издательства Всесоюзного Общества Политкаторжан и Ссыльнопоселенцев, которое работало в Москве с марта 1921 до середины 1935 г. Имело открытый в 1922 г. собственный книжный магазин «Маяк». Научным руководителем издательства был историк Б. П. Козьмин.

Издательство выпускало научную и научно-популярную, документальную и мемуарную литературу по истории революционного движения в России. Среди изданных книг – избранные сочинения П. Н. Ткачёва, В. Н. Фигнер, М. А. Бакунина, П. Л. Лаврова, И. П. Панина, В. А. Зайцева, документальные и мемуарные сборники «Архив “Земли и Воли” и “Народной Воли”», «Енисейская ссылка», серии: «Классики революционной мысли домарксистского периода» (4 назв.), «Историко-революционная библиотека» (55 назв.), «Дешевая историко-революционная библиотека» (263 назв.), биобиблиографический словарь «Деятели революционного движения в России» (с 1927 г. по 1934 г. вышло 10 вып.). Издавался и журнал «Каторга и ссылка» (1921 г. по 1935 г.) всего вышло 116 номеров.

Издательство внесло существенный вклад в разработку истории общественной мысли и революционного движения в России, ввело в

научный оборот значительное число документов, фактического материала. Издательство было закрыто в связи с прекращением деятельности общества в 1935 г.

Раритетными изданиями считаются и книги, выпущенные издательством ВЦИК, образованным в Петербурге 6 ноября 1917 г. В числе первых руководителей издательства были Ю. М. Стеклов, В. В. Володарский. Как автономное учреждение издательство просуществовало с июня 1918 г. по май 1919 г. Затем оно влилось в состав Госиздата РСФСР, и стало одним из крупнейших большевистских издательств. Оно выпускало общественно-политическую, историко-революционную и художественную литературу для массового читателя города и деревни, а также для Красной Армии и Флота. Так, за один год издательство выпустило 168 назв. тиражом 18 млн экз. Здесь впервые была напечатана биография В. И. Ленина.

В 1918 г. под руководством А. М. Горького при Наркомпросе было создано первое советское специализированное издательство художественной литературы «Всемирная литература». В издательстве работали: А. А. Блок, К. И. Чуковский, А. Я. Левинсон, А. М. Горький. Но в числе сотрудников нового издательства были и противники советской власти. Все издания «Всемирной литературы» выходили в двух сериях: основной и народной. В основной серии выходили избранные произведения зарубежной литературы. Народная серия была адресована широким слоям населения и включала в основном произведения, рисующие жизнь простых людей в разных странах.

Огромное количество книг, брошюр, листовок, плакатов, открыток выпускали издательства главных управлений Народного комиссариата вооруженных сил, Академии Генерального штаба, политуправлений военных округов, фронтов и армий. Издательский репертуар военных учреждений также включал большой объем книг и научных трудов, предназначенных для рядового и командного состава. Активная деятельность региональных военных издательств совпала с периодом успешного наступления Красной армии. В Сибири с осени 1919 г. идет активный рост издательской деятельности в Пятой армии, обладавшей хорошим полиграфическим оборудованием. На Дальнем Востоке работает чрезвычайное издательское бюро в Благовещенске, создаются партизанские типографии и первые издательские органы в народно-революционной армии. В качестве примеров военно-политических изданий можно привести издание книги М. Тухачевского «Красная армия и милиция», И. Смугла «Строительство армии», С. Гусев «Уроки гражданской войны». Для младшего командного состава «Краткие сведения по противогазовой обороне» и «Ручные и ружейные гранаты». Даже

колчаковцы признавали превосходство большевистской печати и в количественном, и качественном отношении и старались изучать, и использовать опыт политорганов Красной армии по организации военно-издательской деятельности, хотя единого аппарата по ведению пропаганды в неприятельской армии у большевиков не существовало. Ею занимались различные партийные, государственные, военные организации, деятельность которых была тесно связана между собой. И гражданская война наложила отпечаток на книгоиздание. Книга этого периода – это «книжка-солдат», брошюра на пропагандистские темы, скромно оформленная и нередко плохо отпечатанная.

В итоге можно сказать, что в первые годы советской власти уже было положено начало формированию единой издательской системы в стране. В первую очередь ставилась задача упорядочения деятельности советских и однотипных комиссариатских издательств, а затем и объединение всех литературных и технических сил страны в единый государственный орган. Этим органом стало Государственное издательство, созданное на основе директивного документа «Положения о государственном издательстве». Оно должно было заниматься не только производством книг, но и регулировать издательскую деятельность частных и других самостоятельных издательств. Госиздат контролировал распределение бумаги и печатных средств.

Так большевикам понимавшим важность удержания своих идеологических завоеваний, силу печатного слова, в кратчайший срок удалось создать разветвленную сеть книгоиздания и книгораспространения.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. История книги : учебник для вузов / под ред. : А. А. Говоров, Т. Г. Куприяновой. – М. : Светотон, 2001. – 400 с.
2. Книга : Энциклопедия / под ред. : В. М. Жарков. – М. : Большая Рос. энцикл., 1999. 799 с.
3. Шомракова И. А. Всеобщая история книги : учеб. пособие / И. А. Шомракова, И. Е. Баренбаум ; С.-Петербург. гос. ун-т культуры и искусств. – 2-е изд., перераб. и доп. – СПб. : Профессия, 2008. – 392 с.

УДК 656.2 (092)

Н. В. Никифорова*

ИВАН АЛЕКСАНДРОВИЧ АДРИАНОВСКИЙ: ПРОШУ МЕНЯ РЕАБИЛИТИРОВАТЬ

В статье на основе архивного материала приводятся сведения о жизни и работе инженера путей сообщения. В центре внимания сложившаяся ситуация из-за подозрений в контрреволюционности как следствие непростых отношений с руководством Дальневосточного ОПС.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: *И. А. Адриановский, железные дороги, транспорт, реабилитация, подозрения.*

N. V. Nikiforova

IVAN ALEKSANDROVICH ADRIANOVSKY: I ASK YOU TO REHABILITATE

Data on life and work of the engineer of means of communication are provided in article on the basis of archival material. In the center of attention current situation because of suspicions of counterrevolutionism as a result of the difficult relations with the management of the Far East OPS during the stay of work in Transbaikalia.

KEYWORDS: *I. A. Adrianovsky, railroads, transport, rehabilitation, suspicions.*

В Российском государственном архиве экономики в фонде Министерства путей сообщения хранится личное дело Ивана Александровича Адриановского. Дело имеет крайние даты с 23 сентября 1923 г. по 30 сентября 1927 г. За этими цифрами скрывается непростая судьба начальника Читинской железной дороги, выдающегося инженера и управленца, оставившим след в истории российских железнодорожных дорог.

Для понимания освещаемого в статье вопроса следует привести сведения о работе и жизни, характеризующие трагизм того положения, в котором оказался этот человек.

Иван Адриановский родился 9 (22) января 1886 г. в городе Перми. Отец, священник, умер, когда сыну было 12 лет. Средств к существова-

* Никифорова Наталья Викторовна, ассистент Иркутского государственного университета путей сообщения.

нию не хватало и лишь благодаря трудам матери, а затем и личному заработку, начиная с 15 лет, одновременно с учёбой, удалось закончить гимназию в родном городе в 1904 г. и в том же году по конкурсным экзаменам поступить на инженерно-строительное отделение Томского технологического института императора Николая II [1, л. 4].

В 1905 г. Иван Александрович поступил кочегаром в депо Чусовая Пермской железной дороги и работал в Службе тяги по 1910 г. включительно, прерывая службу на ряд зимних месяцев для продолжения образования в институте, где проживал на свой заработок. В 1907 г. получил право управления паровозом.

В институте будущий инженер представил в качестве дипломного проекта расчет большой узловой станции, а в качестве дипломной работы – анализ и исследование маневровой работы станции. 17 декабря 1912 г. он получил диплом, в котором значилось: «Технологический институт императора Николая II сим объявляет, что Иван Александрович Адриановский, сын священника, 26 лет от роду, православного вероисповедания, по окончании в 1912 г. полного курса наук по Инженерно-строительному отделению, подвергался испытанию в экзаменационной комиссии и оною 23 мая 1912 г. удостоен звания инженера-строителя, с правом при поступлении на государственную службу на штатную должность техника, быть утверждённым в чине 12-го класса и вообще пользоваться всеми правами и преимуществами, законами Российской империи с званием инженер-строителя соединяемым» [1, л. 5].

По окончании Института поступил конторщиком товарной кото-ры станции Пермь-1 Пермской железной дороги (с июня 1912 г.). Затем И. А. Адриановский занимал следующие должности: с августа 1912 г. – запасный агент Службы движения, с апреля 1913 г. – инженер для технических занятий и по новым работам, с мая 1914 г. – начальник станции Бисер (станция 2-го класса), с сентября 1914 г. – ревизор Службы движения, с августа 1915 г. – начальник отдела Службы движения, с июля 1916 г. – заместитель старшего ревизора вагонного хозяйства, с 1 января 1917 г. – начальник техническо-распорядительного отделения Службы движения.

За этот период по проектам, разработанным И.А. Адриановским, на Пермской железной дороге были развиты и переустроены несколько больших и ряд узловых станций (Вятка-1, Екатеринбург-1, Пермь-2 и др.).

В июне 1917 г. был откомандирован по распоряжению Министерства путей сообщения на Петроградский участок Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги, где до 30 декабря 1917 г. на станции Дно исполнял обязанности начальника участка Службы эксплуатации. В ян-

варе 1918 г. по требованию Дорожного комитета Пермской железной дороги был возвращён на Пермскую железную дорогу, где исполнял обязанности начальника Службы движения. Занимал эту должность до 24 декабря 1918 г., дня занятия города Перми белыми войсками. Вследствие неудачной эвакуации города Перми 24 декабря 1918 г. остался со всем техническим аппаратом дороги и был арестован контрразведкой белых, а затем уволен единственным из всех инженеров Пермской железной дороги со службы, как активный советский работник [1, л. 20].

По освобождению из тюрьмы находился под гласным надзором полиции. Ивану Александровичу удалось поступить в контору Пермского уездного уполномоченного по снабжению, причём за месяц-полтора до эвакуации белых из города Перми был назначен временно исполняющим дела уполномоченного по Пермскому уезду, но для эвакуации складов уполномоченного из Екатеринбурга был прислан особый агент, ибо пермские власти не доверяли Адриановскому.

Летом 1919 г. был эвакуирован в Читу, где с сентября 1919 г. по апрель 1920 г. занимался ликвидацией дел конторы Пермского уездного уполномоченного, не принимая никакого участия в текущей работе. Вследствие распоряжения читинских властей о прекращении ликвидации Пермской конторы, он, не желая служить в Управлении военных сообщений штаба атамана Г. М. Семёнова, вынужден был занять должность Забайкальского уполномоченного по снабжению (по продовольствию) [1, л. 1–1 об.] Сибирского правительства, в какой должности и пробыл с мая по ноябрь 1920 г., до момента взятия Читы красными партизанами и образования Дальневосточной республики.

При установлении Советской власти в Чите (Дальневосточной республики) вернулся на транспорт и с 16 ноября 1920 г. занимал должность инспектора эксплуатационного отделения, а с 6 октября 1921 г. – начальника эксплуатационного отделения Министерства транспорта Дальневосточной республики.

С 16 марта 1922 г. был назначен начальником Читинской железной дороги. Должность занимал по 16 ноября 1923 г. За период службы имел ряд командировок в Харбин и Маньчжурию с особыми заданиями. Ввиду весьма острых и серьёзных разногласий с руководством Дальневосточного округа путей сообщения И. А. Адриановский и уполномоченный Читинской железной дороги П. А. Бялынович были откомандированы в НКПС. После этого около полутора месяцев был в резерве Центрального административного аппарата МПС РСФСР.

Далее в деле мы читаем, что в конце декабря 1923 г. Ивана Александровича пригласил Миронов в Харьков на должность управляющего Южными железными дорогами. С 15 января 1924 г. занимал должность

заместителя начальника техническо-распределительного отдела и с 1 августа 1924 г. по май 1926 г. – начальника отдела Службы эксплуатации [1, л. 4]. С 7 мая по декабрь включительно 1926 г. занимал должность инженера для поручений при члене правления Читинской дороги по технической части с правом его замещения [1, л. 4].

С 1 января 1924 г. И. А. Адриановскому назначили персональный оклад в размере 195 руб. [1, л. 8].

Разногласия с руководством Дальневосточного округа путей сообщения оказались на судьбе И. А. Адриановского через несколько месяцев. Его, П. А. Бялыновича и ещё более 20 старших сотрудников обвинили в «бесхозяйственности». 20 марта 1924 г. отдел Военно-транспортной коллегии Верховного Суда РСФСР через заместителя народного комиссара путей сообщения потребовал вернуть И. А. Адриановского в Читу. Забайкальский губернский прокурор сделал доклад «О деле о бесхозяйственности на Читинской железной дороге» в Военно-транспортную коллегию. По его словам, дело состояло из 28 томов. Предстоял целый ряд следственных действий по делу, которые могли быть произведены исключительно в Чите [1, л. 6]. По версии следствия, к ответственности необходимо было привлечь также бывшего начальника дороги И. А. Адриановского.

Поездка И. А. Адриановского из Харькова в Читу заняла свыше полутора месяцев [Там же]. Бывшему начальнику дороги было предъявлено обвинение по ст. 105 и 107 УК РСФСР.

13 сентября 1924 г. в заседании распорядительного комитета Военно-транспортной коллегии Верховного Суда Союза ССР было заслушано обвинительное заключение по делу начальника Читинской железной дороги гражданина И. А. Адриановского и уполномоченного той же дороги гражданина П. А. Бялыновича [1, л. 12]. Коллегия постановила: «Совершённые гражданами Бялыновичем и Адриановским преступления квалифицировать вместо 1-й части 128 ст. УК по 106 и 108 с последствиями по 2-й части 105 ст. УК и дело в отношении их выделить, направив таковое в дисциплинарном порядке» [Там же]. В отношении других должностных лиц дороги дела передали на рассмотрение в Читинский губернский суд.

Главный дисциплинарный суд в заседании от 29 сентября 1925 г. в составе председательствующего тов. Н. Янсона и членов Сольца и Рогова, ознакомившись с делом № 130 по обвинению И. А. Адриановского и П. А. Бялыновича в халатном отношении к своим обязанностям (и объяснения), в отсутствии обвиняемых определил: «ввиду давности дела считать разбор нецелесообразным и производство прекратить» [1, л. 13].

Правление Южных дорог, не имея официального на этот счёт материала, а лишь владев информацией со слов самого И. А. Адриановского, лишила его возможности занимать ответственную должность и направило в распоряжение НКПС, считая, «что не исключена возможность дальнейших вызовов для допроса, сопряжённых с продолжительным перерывом в работе, что совсем является уже не желательным» [1, л. 8].

И. А. Адриановский оказался не у дел. По материалам архивного дела, в это время у него на иждивении находилась жена Людмила Ивановна (9 сентября 1887 года рождения, вступил в брак 18 августа 1908 г.), дети Галина (1 июля 1909 г.) и Владимир (1 сентября 1914 г.), мать, тёща и тётка [1, л. 1–1 об.].

С апреля 1926 г. по приглашению эксплуатационного техникума И. А. Адриановский стал читать курс «Экономика транспорта». В июне приказом НКПС поступил в распоряжение уполномоченного Южных железных дорог [1, л. 15]. С января 1927 г. исполнял обязанности дежурного (ответственного руководителя правления Общества Южных железных дорог в Харькове), занимался техническими вопросами, связанными с движением поездов, пропускной способностью участков и станций [1, л. 4]. Это была вновь учреждённая должность, поэтому правление Общества через Центральное административное управление НКПС запрашивало решение о соответствии И. А. Адриановского на эту должность. По мнению правления, он обладал административно-организационными способностями, имел соответствующую специализацию (основательно знаком с технической эксплуатацией железных дорог), достаточный практический стаж, умел быстро ориентироваться в делах [1, л. 16–17]. В НКПС без сомнений дали заключение о соответствии И. А. Адриановского должности.

Увы, недолго проработал Адриановский. 15 июня 1927 г. у него был произведен обыск сотрудником ДТО ОГПУ Южных железных дорог и Иван Александрович был арестован. Причём в ордере был записан и обыск, и арест одновременно, видимо, вне зависимости результатов обыска. При обыске была изъята служебная переписка и несколько писем к дочери Галине 17 лет от её подруги детства из Польши [1, л. 19]. Пробыв под арестом 13 дней, И. А. Адриановский был выпущен на свободу без всяких подписок, а вся изъятая переписка возвращена.

Понимая, что произошло что-то не совсем для него понятное, Адриановский написал письмо помощнику генерального прокурора Украинской ССР по надзору за органами ГПУ, в котором изложил суть дела и просил оказать содействие в выяснении причины его ареста.

По освобождению из тюрьмы И. А. Адриановский, по предложению председателя правления Общества Южных железных дорог Чёрного, обратился к начальнику ДТО ОГПУ Южных железных дорог с просьбой о выяснении причин его ареста. От заместителя получил устное разъяснение, что обыск и арест были вызваны имевшимися у них подозрениями в отношении его, а применение таких мер было вызвано «общим напряжённым политическим положением». Сам факт освобождения без предъявления каких-либо обвинений, без взятия подписки и возвращения переписки говорил о том, что имевшиеся подозрения не подтвердились, и что органы ОГПУ не имели к И. А. Адриановскому претензий. На вопрос «Мог ли он оставаться на Украине и на транспорте» получил положительный ответ, что же касается работы на Южных железных дорогах, то таковое признавалось неудобным. От уполномоченного и председателя правления Чёрного он получил сначала указание на вступление в должность, а затем предложение взять отпуск и переехать на другую дорогу [1, л. 19].

Отмечая в словах заместителя начальника ДТО ОГПУ некоторое противоречие с указаниями уполномоченного Южных железных дорог, в том, что подозрения в контрреволюционности не подтвердились, и в то же время почему-то надо было оставить службу. Адриановский ещё раз обратился к заместителю уполномоченного Левченко, от которого и получил совершенно определённый ответ: если И. А. Адриановский с 1 августа не уедет на другую дорогу, то его уволят без каких-либо объяснений. Сказанное ещё более усугублялось тем, что часть бывших арестованных одновременно с И. А. Адриановским сотрудников правления дороги по освобождении приступили к своим обязанностям.

Создавшееся положение заставило Ивана Александровича обратиться в НКПС. В связи с чем 5 июля 1927 г. он подал заместителю наркома путей сообщения Д. Е. Сулимову докладную записку, в которой привёл факты и просил помочь выяснить его действительное положение с подозрением в его контрреволюционности, и если он вне подозрений, то могла ли ему быть предоставлена работа на транспорте [1, л. 19]. Д. Е. Сулимов, лично не зная И. А. Адриановского, получив отзыв от члена коллегии НКПС Серебрякова, знавшего его по работе в Забайкалье, взял записку и обещал разобраться.

В письме И. А. Адриановский обращал внимание, что его деятельность за период работы на Пермской железной дороге и в частности за 1917–1918 гг. могли осветить член коллегии НКПС Ю. В. Рудый, уполномоченный Екатерининской железной дороги П. М. Мальгинов, начальник Китайской Восточной железной дороги А. И. Емшанов, начальник Южного окружного транспортного ОГПУ П. П. Иванов,

уполномоченный Омской железной дороги Н. А. Беляев. У И. А. Адриановского сложилось мнение, что при перемене власти, образовании Дальневосточной Республики, присоединении её к РСФСР, он был под контролем особых органов власти, так как за период Гражданской войны было много доносов и сплетен, сведения личных счётов [1, л. 20 об.].

Однако за всё время службы на Дальнем Востоке И. А. Адриановский ни разу не подвергался обыску и аресту и, надо думать, пользовался доверием, поскольку получал ответственные посты. За заботу в отношении подшефных Управлению Читинской железной дороги воинских частей был удостоен звания почётного красноармейца в железнодорожном полку.

Безупречную работу И. А. Адриановского на Дальнем Востоке могли подтвердить председатель ВСНХ УССР К. В. Сухомлин, член коллегии НКПС Л. П. Серебряков, начальник военных сообщений при штабе РВС СССР Б. Е. Барский, член президиума Дорпрофсоюза Южных железных дорог П. Г. Журавлёв, бывшие министры транспорта ДВР Н. А. Кривошеин (г. Хабаровск), В. С. Шатов (начальник работ Туркестано-Сибирской железной дороги), бывший комиссар дороги С. С. Сончик, бывшие УЦД П. А. Бялынович (г. Томск), Корсиков (г. Хабаровск) и И. А. Чаплыгин (Хабаровск, Дальторг) [1, л. 21].

Вся работа И. А. Адриановского на Южных железных дорогах, в Харькове, проходила на глазах сослуживцев и соседей по квартире. Не один раз Адриановский просил помощника генерального прокурора о его реабилитации, так как у него не было уверенности в том, что органы ГПУ не считали его в числе контрреволюционеров. В связи с чем он не мог чувствовать себя свободным от всяких подозрений в своей деятельности в отношении Советской власти и не мог по-прежнему спокойно работать на транспорте, которому посвятил 19 лет жизни.

В заключении И. А. Адриановский писал: «Позвольте ещё раз отметить, что носить клеймо контрреволюционера или вообще быть в числе подозреваемых лиц в контрреволюционных действиях против Совласти, по моим убеждениям, работе на транспорте за всё время Совласти и вообще всей моей жизни – является для меня не заслуженным и позорным, о чём я и указал следователю ДТООГПУ иставил первым и основным вопросом в своей докладной записке, поданной мной 5 июля 1927 г. заместителю наркома путей сообщения Сулимову» [1, л. 21].

С 1 августа 1927 г. Адриановский уволен «ввиду перехода штатным преподавателем на курсы красных специалистов НКПС при УЦ» [1, л. 30]. До 1 сентября 1927 г. И. А. Адриановский был в отпуске без содержания [1, л. 26 об.]. Мечтал и надеялся попасть на работу на транспорт. Иван Александрович подал рапорт на имя заместителя народного комиссара путей сообщения, в котором просил «ввиду затруднительности к 1 августа

(1927 г. – *H. H.*) предоставления мне соответствующей должности на других дорогах и вследствие этого увольнения меня вообще с транспорта, зачислить меня в резерв НКПС с 1 августа 1927 г. впредь до возможности предоставления мне должности на других дорогах. Жительство прошу сохранить в Харькове. 20 июля 1927 г.» [1, л. 23].

Председатель ВСНХ УССР К. В. Сухомлин поддержал Адриановского и просил народного комиссара путей сообщения командировать его в Киев для работы в транспортной секции [1, л. 22]. 4 августа 1927 г. НКПС ответил, что не имел возражений против перехода его на работу в ВСНХ УССР [1, л. 26].

Чувство досады не покидало И. А. Адриановского. 13 августа 1927 г. он написал докладную записку члену коллегии и начальнику Железнодорожного управления НКПС Ю. В. Рудому. В ней он, прежде всего, просил дать возможность реабилитировать себя [1, л. 27]. Далее он сообщал, что «из циркулирующих по правлению Южных железных дорогах слухах, он слышал, что будто бы во время А. В. Колчака он был министром или заместителем министра, или каким-то особым уполномоченным». А. И. Адриановский ещё раз обращал внимание, что увольнение с Пермской дороги в 1918 г. носило не политический, а уголовный характер (ему приписывали похищение денег).

Сотрудник газеты «Гудок» И. Фортус 30 сентября 1927 г. написал: «Подтверждаю, что познакомился с вами осенью 1919 г. в Чите, где я заведовал мясной конторой Центросоюза, а вы прибыли туда с эвакуированной конторой Пермского уездного продкомитета, позднее вы вступили в должность уполномоченного по продовольствию Забайкальской области. Должность потом сдали члену правления Забайкальского ТПО Черненко, а сами перешли на работу на транспорт. Я встречал с вашей стороны лояльность, что по тому времени было явлением не частым» [1, л. 24].

В архиве имеется сообщение председателя Дорпрофсожа Южных железных дорог: «Знаю Вас по работе на Дальнем Востоке только с хорошей стороны. В то время общественная организация в лице профсоюза Далькомтран, которую я возглавлял, считала Вас одним из лояльных работников по отношению к существующему строю» [1, л. 29].

Таким образом, сведения из архивов свидетельствуют о порядочности Ивана Александровича как человека и специалиста.

К сожалению, автору статьи не удалось найти дополнительных сведений о жизни и судьбе Ивана Алексеевича, чтобы установить, был ли он реабилитирован, а также как в дальнейшем сложилась его судьба.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Российский государственный архив экономики. Ф. 1884. Оп. 20. Д. 229.

УДК 94 (100)

А. В. Олейников*

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ АНТАНТЫ

Рассматривается организация сети железнодорожных дорог основных держав Антанты как инструмент стратегического развертывания и осуществления войсковых перебросок в годы Первой мировой войны.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: *Первая мировая война, Антанта, железнодорожный транспорт, стратегическое развертывание, войсковые переброски.*

A. V. Oleynikov

RAILWAYS OF ANTANTA

The organization of the railway network of the main Entente powers as an instrument of strategic deployment and implementation of military transfers during the First World War is considered.

KEYWORDS: *World War I, Entente, railway transport, strategic deployment, troop movements.*

С древних времен пути сообщения выполняли важнейшие коммуникационные и снабженческие задачи, обеспечивая сражающиеся армии. Но лишь с появлением и развитием железнодорожного транспорта и количественным и качественным ростом вооруженных сил пути сообщения превратились в оперативно-стратегический фактор. Они стали мощным инструментом придания массовым армиям оперативной подвижности и стратегическим орудием, позволяющим быстро сосредоточить и нарастить силы и средства на ключевых участках фронта – чтобы вовремя нанести удар, противодействовать охватам и прорывам противника и т. д.

В период Первой мировой войны за железными дорогами были закреплены не только задачи по дислокации армий, подвозу снабжения и вывозу всего эвакуируемого из районов боевых действий, но и чисто оперативная функция – выполнение массовых перевозок войсковых соединений (рис. 1–7). Именно в Перовую мировую войну в стратегии по-

* **Олейников Алексей Владимирович**, доктор исторических наук, профессор кафедры История Россия Астраханского государственного университета.

является новшество – крупномасштабные войсковые перегруппировки войск, которые выполнялись в основном по железным дорогам, причем нередко через территорию нескольких государств.

Однако, по нашему мнению, никто из стран-участников Первой мировой войны не смог в полной мере использовать все возможности, даваемые железнодорожным транспортом.

Франция в период 1870–1914 гг. уделяла большое внимание развитию железных дорог. При мобилизации армии в 1914 г. французы следовали разработанному в 1913 г. «плану № 17». Он предусматривал оперативно-стратегические переброски по десяти независимым друг от друга сквозным направлениям, которые замыкались узловыми станциями. Каждое направление обладало пропускной способностью в 56 пар воинских поездов. Железнодорожные линии были прекрасно оборудованы станциями, предназначавшимися для массовых посадок-высадок войск и оснащенных высокими платформами. Кроме этих линий, направляющихся к фронту, существовали и две мощные рокадные линии (т. е. проходящие параллельно линии фронта – они позволяли оперировать резервами) – одна имела пропускную способность 52, а вторая – 30 пар воинских поездов. В 1915 г. количество рокадных линий было доведено до четырех, а пропускная способность равнялась 48 парам на одноколейных и 72–86 парам воинских поездов на двухколейных участках данных линий. Участок же Амьен-Крейль пропускал 133 пары воинских поездов ежесуточно. Такая пропускная способность рокадных линий позволяла осуществлять переброску армейского корпуса в течение всего одних суток.

Войсковые перевозки в ходе мобилизации французской армии были выполнены в течение 4–5 дней (до 10 000 поездов), а перевозки по сосредоточению – в течение 12,5 суток (6–19 августа) – всего было переброшено в районы развертывания 36 000 офицеров, 1 200 000 солдат, 400 000 лошадей и 80 000 повозок [1, 2].

Особую роль играли мощные рокадные железнодорожные линии – на них основывались все оперативные переброски. Эти линии сыграли огромную роль в самые критические моменты боевых действий на Французском фронте – в ходе битвы на Марне (1914), в рамках серии операций под названием «Бег к морю» (1914), сражениях под Верденом (1916), Амьеном (1918), Шато-Тьери (1918) и т. д. Всего за 4 года войны было осуществлено до 1 392 000 оперативных перевозок, на более чем 100 000 поездов, перебросивших в разных направлениях 60 млн человек.

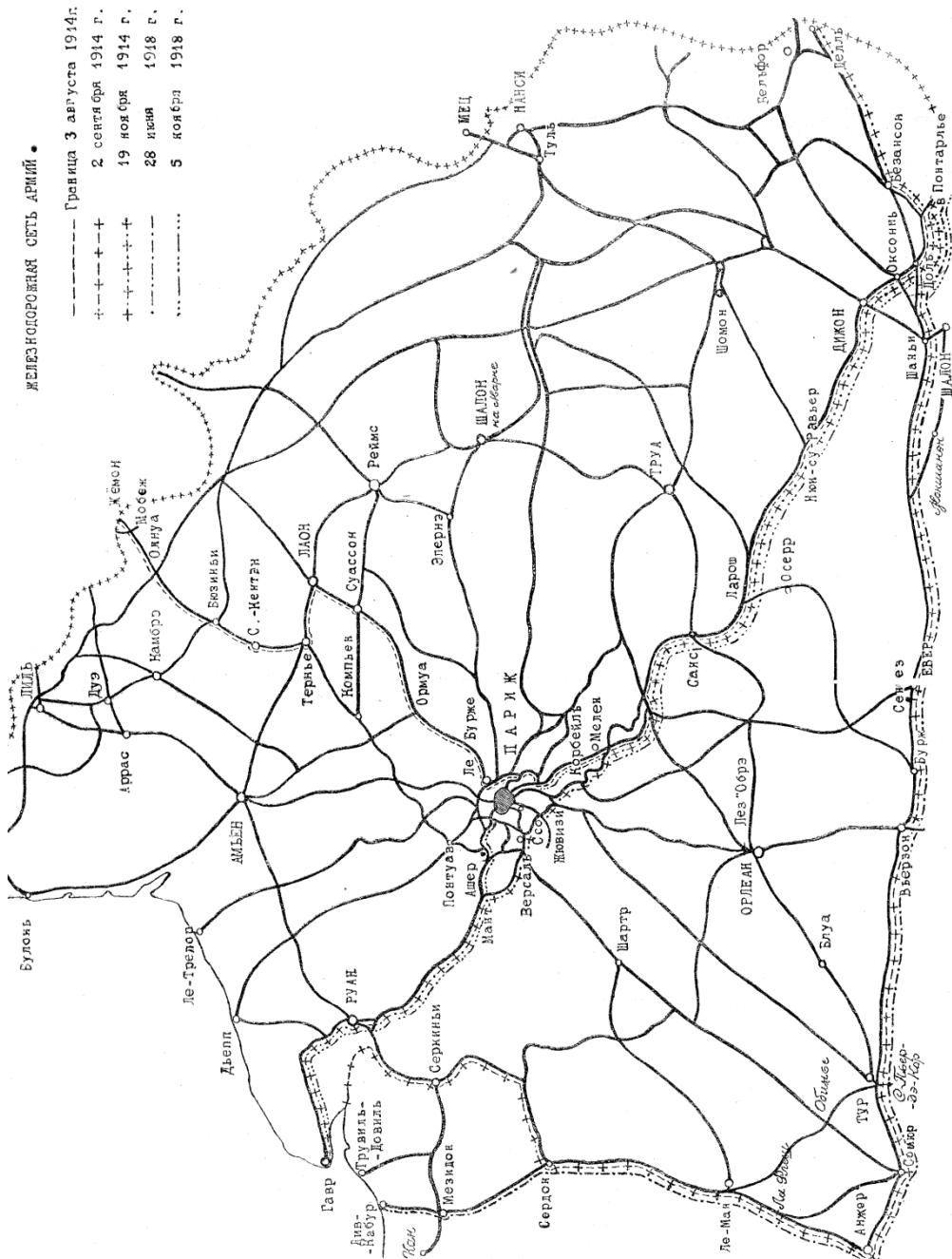


Рис. 1. Железнодорожная сеть на Французском фронте

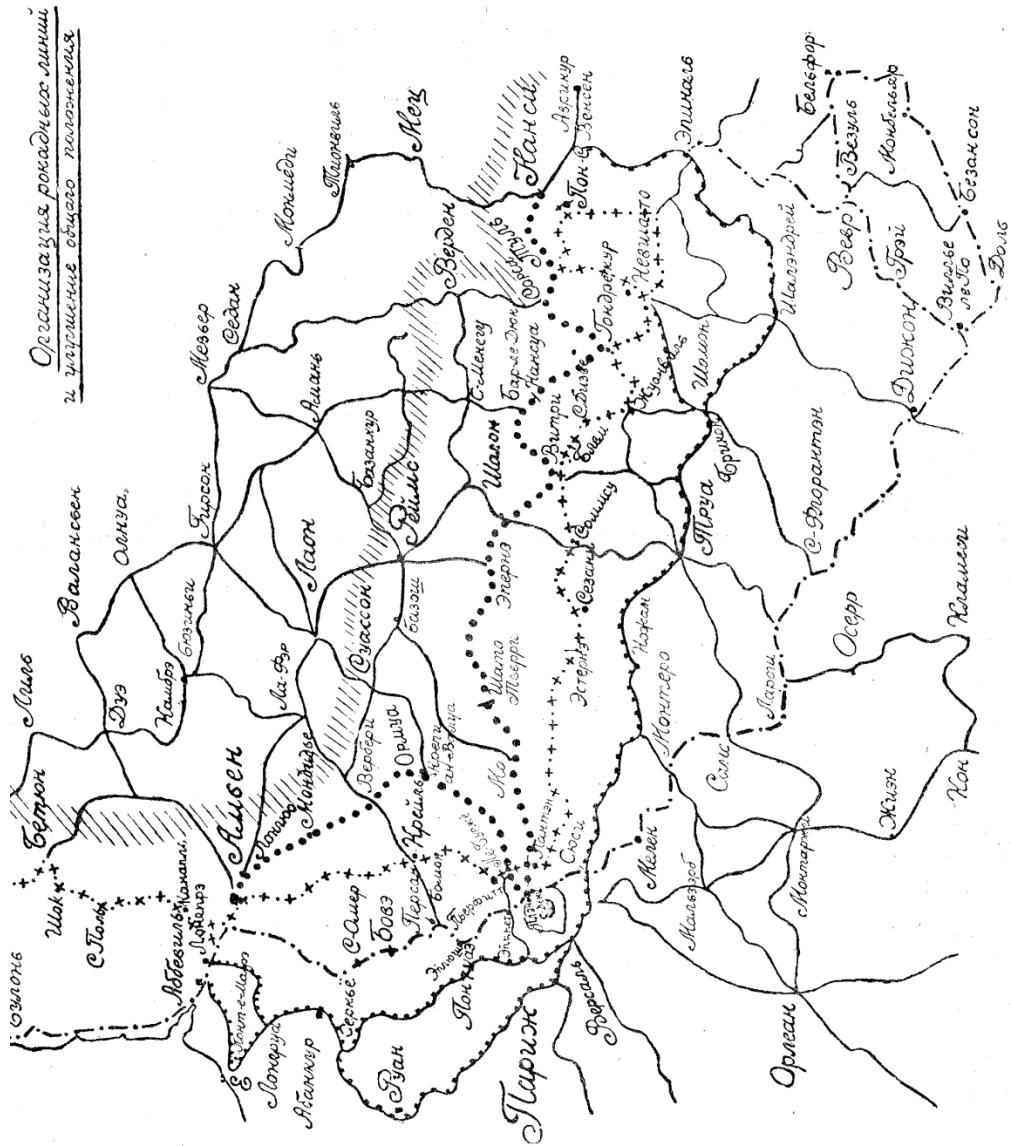


Рис. 2. Рокадные линии Французского фронта

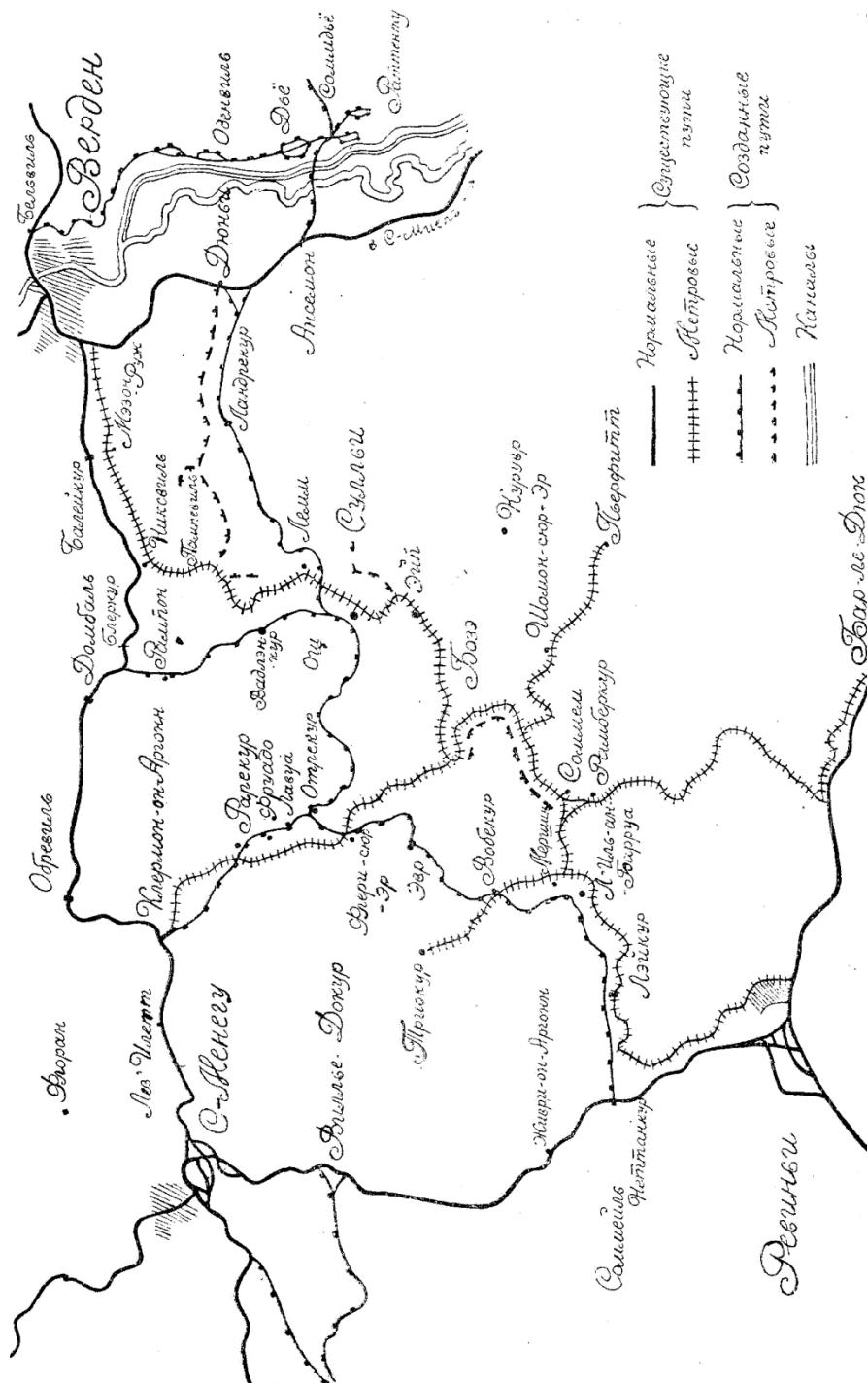


Рис. 3. Дороги Вердена

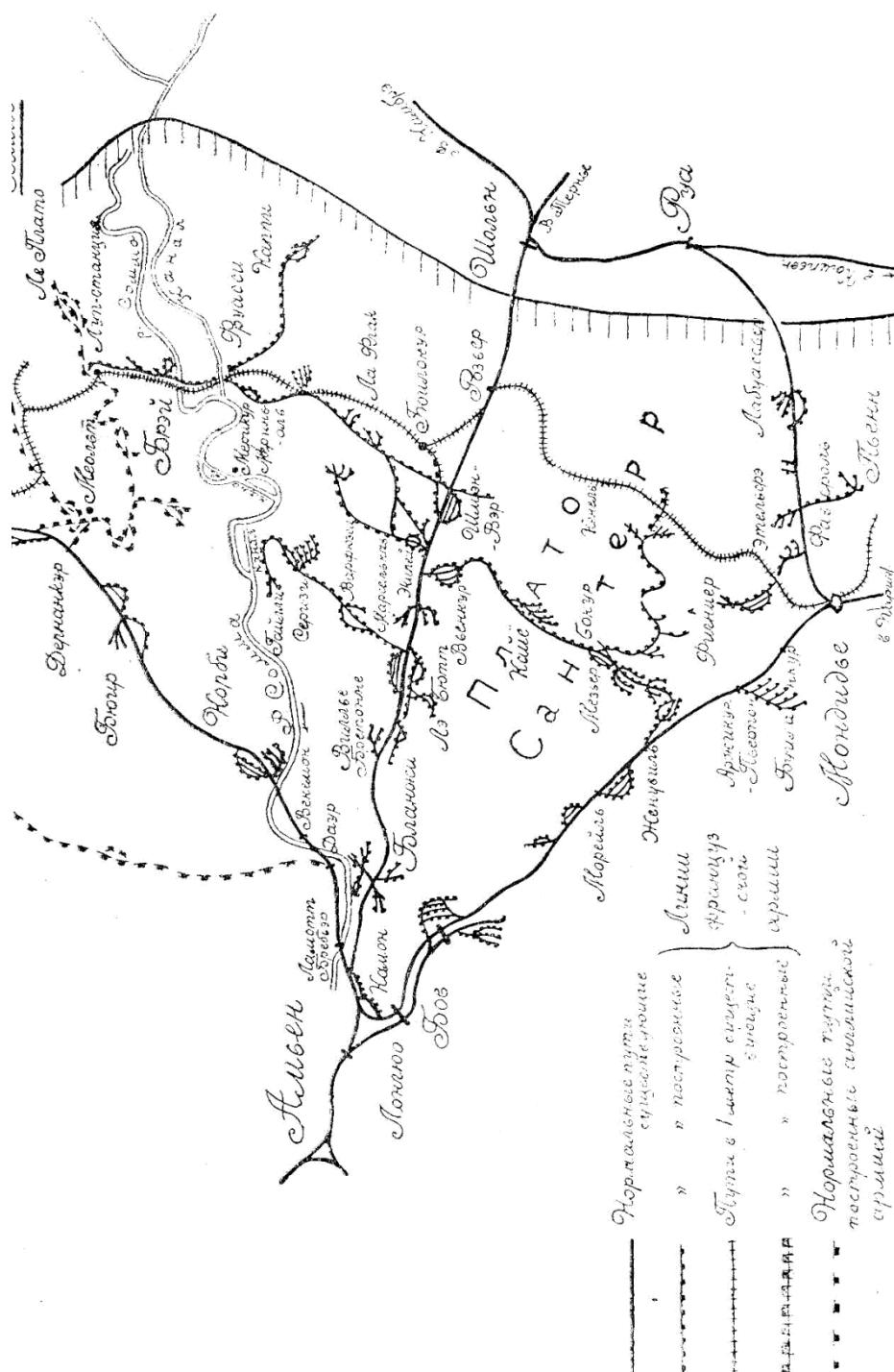


Рис. 4. Дороги Соммы

В период, предшествовавший сражению на Марне, французские железные дороги внесли крупный вклад в достижение победы: благодаря их интенсивной работе была своевременно, хотя и кружными путями, сосредоточена фланговая группа генерала Монури – значение которой в сражении на Марне общеизвестно. В ходе серии операций «Бег к морю» – оперативный успех базировался именно на провозоспособности железных дорог – французские железные дороги вышли в этой гонке победителями. Не даром американские авторы подчеркивали, что «Францию спасли железные дороги».

Французские рокадные линии, доведенные до провозоспособности в 72 пары поездов в сутки каждая, объясняют ту быстроту, с которой парировались удары германцев по прорыву укрепленных позиций союзников. Причем успешно парировались удары, обычно начинавшиеся блестящим успехом противника.

Кроме оперативной работы французский железнодорожный транспорт выполнял и весь комплекс перевозок по обеспечению и снабжению действующей армии – причем их размеры превысили все самые смелые расчеты (особенно в сфере снабжения артиллерийскими боеприпасами). Достаточно сказать, что если в 1914 г. боевая суточная норма снабжения дивизии составляла 7–14 вагонов в сутки, то в 1918 г. – до 100 вагонов в сутки.

Объемы этих перевозок нарастили постепенно – по мере роста и усиления боевой техники (особенно большая нагрузка легла на дороги после вступления в войну Америки, перебросившей 2,5 млн солдат). Работы по расширению железнодорожной сети и восстановлению разрушенных дорог выразились в укладке до 13 500 км новых железнодорожных линий, выемке 28 млн м³ грунта, восстановлении 3 000 км пути и до 1 000 мостов.

Выпавшая на долю французов потеря части железнодорожной сети, особенно после глубоких прорывов германцев (на Амьен и Шато-Тьерри в 1918 г.), вызвала экстренные работы по приспособлению оставшейся ближайшей к противнику железнодорожной сети к требованиям фронта. Достойно внимания то, с каким напряжением французы стремились при таких кризисах не столько к организации путей подвоя, сколько к скорейшему воссозданию из отдельных участков, хотя бы кружных, но ценных для стратегии на ТВД-рокадных линий.

Негативное воздействие войны на состояние железных дорог Франции было весьма существенным. Наметились проблемы в организации коммерческих перевозок. Их удалось сгладить рядом мероприятий, хотя и запоздалых. Задержку в устраниении проблем вызывали «межведомственные» трения органов путей сообщения и военного ведомства, характерные для всех воюющих стран.

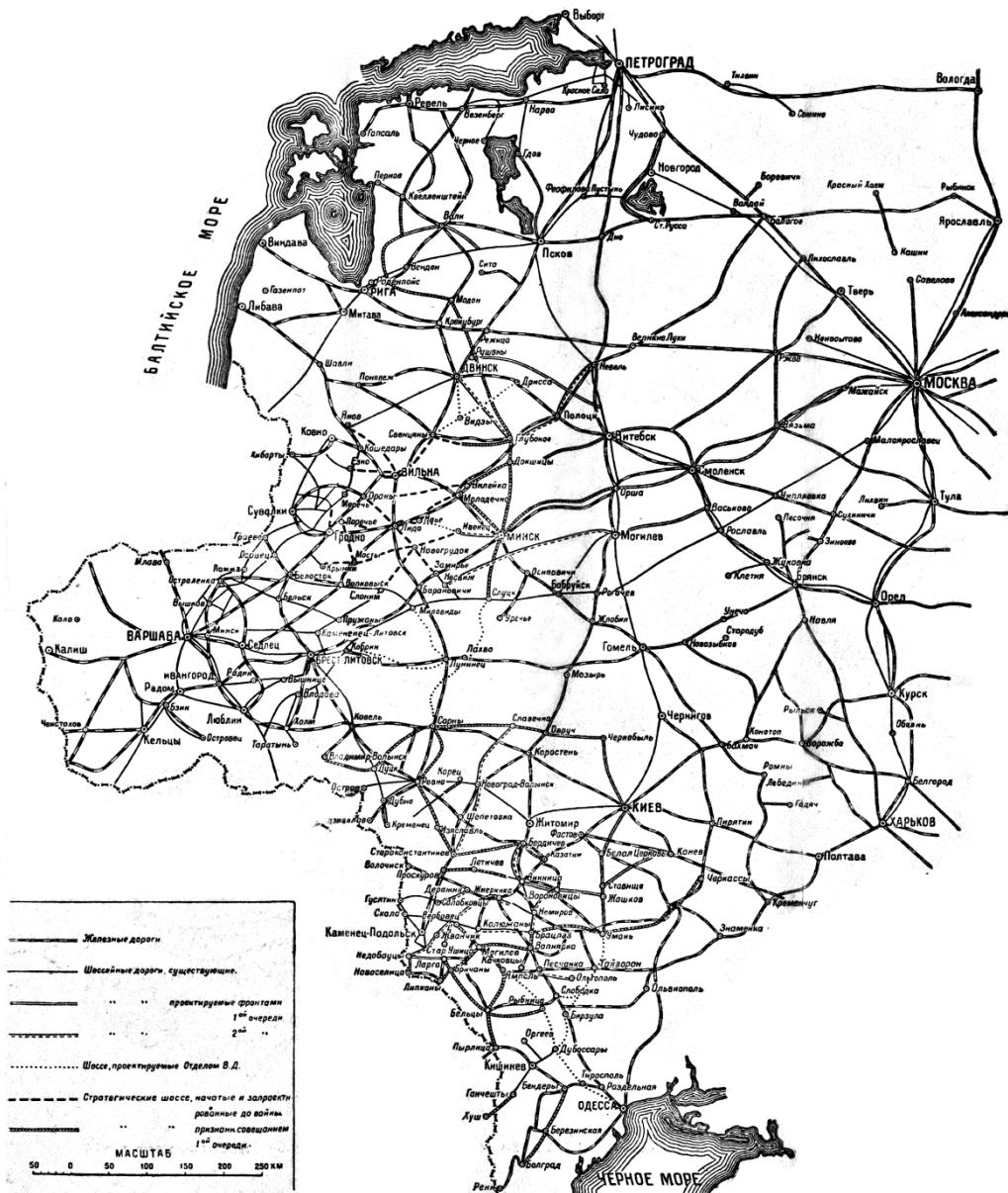


Рис. 5. Сеть стратегических железных и шоссейных дорог России в 1914 г.

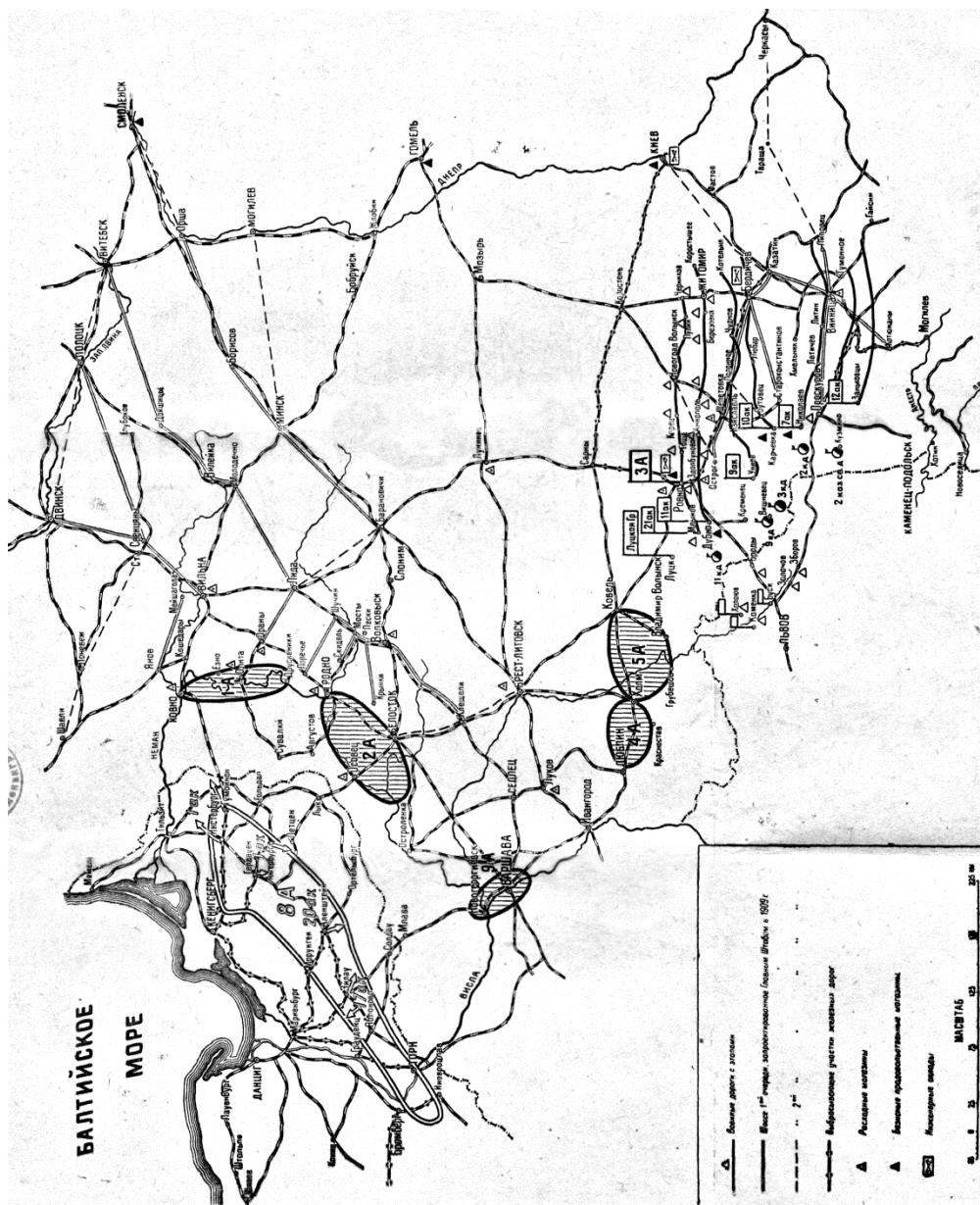


Рис. 6. Районы сосредоточения и пути сообщения русских армий в 1914 г.

Износ и нехватка подвижного состава, перенапряжение транспорта все же привели в 1916 г. к кризису железнодорожных перевозок. Ответом стали экстренные меры, в том числе крупные заказы подвижного состава за рубежом и т.д. Причем необходимо учесть, что это произошло при условии богатства материально-технических ресурсов Франции и помощи ей со стороны Великобритании и Соединенных Штатов Америки как техникой, так сырьем и деньгами. Именно благодаря этой помощи работа французских путей сообщения достигла вышеуказанной степени развития [3].

В иных условиях находилась Россия – страна с менее густой железнодорожной сетью. Потребовалась неудачная Крымская война, чтобы правительство оценило пользу железных дорог. Сильнейший толчок их военному использованию дала русско-турецкая война 1877–1878 гг., после которой и началась эра широкомасштабного железнодорожного строительства. К началу Первой мировой войны Россия обладала сетью железнодорожной сетью в 66 000 верст (фронтовые дороги составляли 33 % от этой цифры – 22 000 верст). Общее количество вагонов – 510 000, паровозов 20 000 (в том числе на дорогах фронта – все те же 33–35 %: 166 000 вагонов и 7 000 паровозов).

Наиболее развитой железнодорожная сеть была по направлению к западной границе империи – к ней подходило 12–15 железнодорожных линий. Значительно слабее были рокадные направления, причем наиболее мощные рокады утратили летом 1915 года – при отходе русской армии на линию реки Западная Двина.

Серьезным недостатком стала ограниченность пропускных способностей отдельных железных дорог и даже участков железных дорог – это сужало свободу маневра, подрывало гибкость воинских перевозок.

Русский план 1910 г. мобилизации и сосредоточения следует признать удовлетворительным, а выполнение перевозок в России по мобилизации и сосредоточению в 1914 г. – отличным, спутавшим все расчеты противников. Железные дороги России позволили обеспечить следующую готовность армий:

- Северо-Западный фронт: 1-я (3 корпуса) – к 6 августа; 2-я (5 корпусов) – к 5 августа; готовность кавалерии обеих армий – к 28 июля;
- Юго-Западный фронт: 4-я (3 корпуса) – к 10–13 августа; 5-я (4 корпуса) – к 9 августа; 3-я армия (4 корпуса) – к 5 августа; 8-я (3 корпуса) – к 5 августа и 24-й корпус – к 15 августа.

Кроме этих шести действующих армий были созданы 6-я армия в Петербургском военном округе, 7-я армия в Одесском военном округе и, уже в ходе перебросок, новая 9-я армия в составе Гвардейского, 1-го и 20-го армейских корпусов – в Варшавском военном округе. К сожале-

нию, лишь переброски 1914 г. прошли блестяще. Остальная война для русской действующей армии проходила под знаком нехватки пропускной способности транспорта, выявившейся уже с начала 1915 г. и постепенно возраставшей вплоть до 1917 г.

Причины этого явления заключались, прежде всего, в недостаточно серьезной подготовке транспорта к войне, которая не шла дальше реализаций заданий по войсковым перевозкам. В сложившихся условиях российской действительности транспорт не смог справиться и с экономическими потрясениями, которые стали следствием небывалой войны. Отсутствовала и необходимая милитаризация железнодорожного транспорта.

Так, имевшая выход на запад русская железнодорожная сеть базировалась на западные границы России и на порты Черного и Балтийского морей. Но после начала войны с Германией, а затем и с Турцией сообщения через эти пункты прекратились, и Россия оказалась связанной с союзниками лишь через Владивосток и Архангельск. Владивосток находился от центра на расстоянии 10 000 верст, а Архангельск связывала с Вологдой узкоколейная железная дорога с суточной пропускной способностью в 3 товарных и 1 пассажирский поезда.

Таким образом, в Архангельске к январю 1915 г. скопилось более 25 млн пудов грузов и 3 000 автомобилей. Для переброски этого предназначенного для нужд армии имущества потребовалось бы целых 1,5 года непрерывной работы существовавшей узкоколейки. С помощью экстренных мер правительства удалось к апрелю 1915 г. поднять провозоспособность железной дороги Архангельск-Вологда до 170 вагонов в сутки, а к концу года перешить эту железнодорожную линию на широкую колею. Параллельно начали строиться линии Петрозаводск – Сороцкая бухта и Петрозаводск – Мурманск.

Сюрпризом оказался и вопрос с топливом (углем). До войны две трети всей потребности в угле покрывал домбровский уголь из русской Польши и английский уголь, доставлявшийся в Петербург морем. После начала войны разработка домбровских копей прекратилась, также как и доставка британского угля. Понадобились колоссальные усилия, чтобы срочно нарастить добычу донецкого угля на 33 млн пудов в месяц – а это, в свою очередь, потребовало увеличения подачи вагонов на 18 000 в сутки.

О стратегическом значении железнодорожной сети в кампании 1916 г. на Русском фронте свидетельствует цитата генерал-квартирмейстера Ставки генерал-лейтенанта А. С. Лукомского: «...за несколько дней до назначенной атаки позиций противника на Западном фронте главнокомандующий фронтом генерал Эверт сообщил по прямому про-

воду начальнику штаба Верховного Главнокомандующего генералу Алексееву, что позиции противника чрезвычайно сильны, что тяжелой артиллерией, назначенной в его распоряжение, совершенно не достаточно, что за успех он не ручается, что он просит отложить переход в наступление до более благоприятного времени – когда его еще усилият тяжелой артиллерией. Прося об этом дождить Верховному Главнокомандующему, генерал Эверт добавил, что если переход в наступление не будет отменен, то он слагает с себя всякую ответственность за последствия, которые могут произойти.

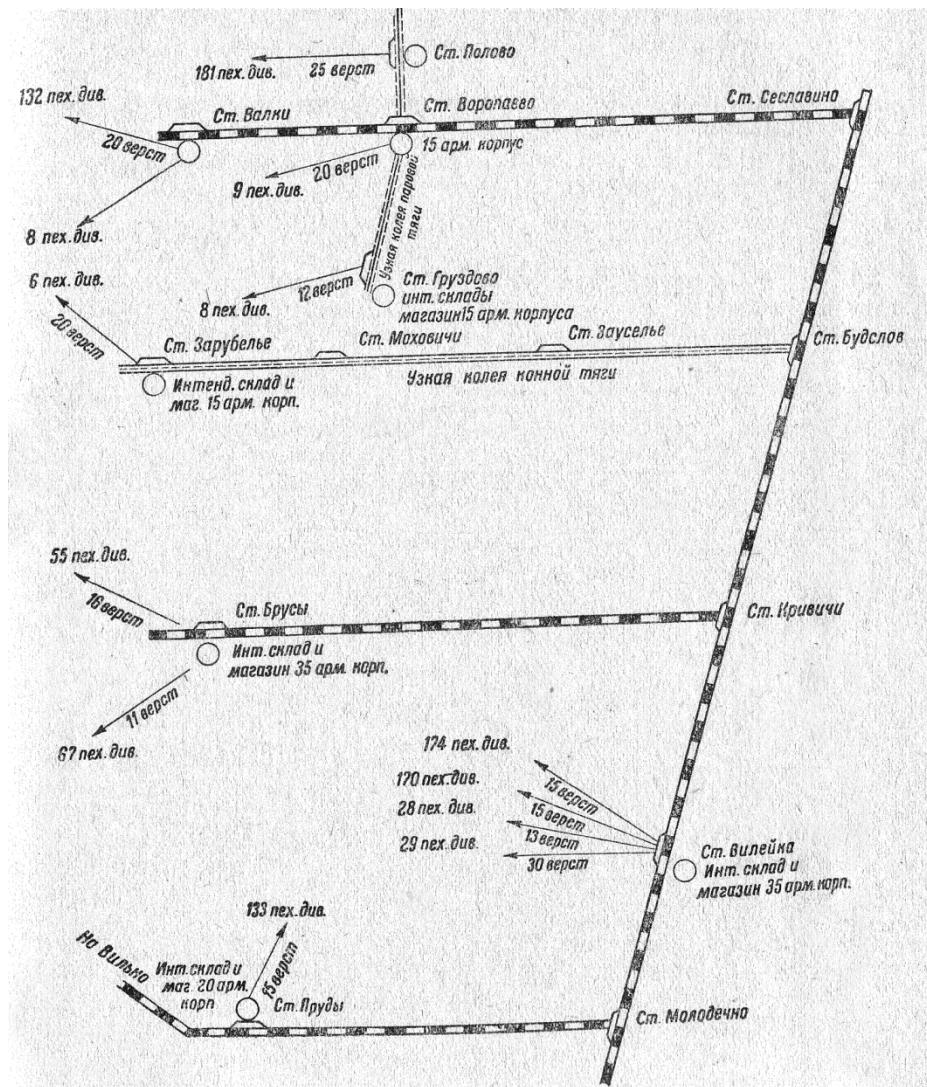


Рис. 7. Выгрузочные станции корпусов и дивизий 3-й армии в конце 1916 г.

К этому времени стал определяться совершенно неожиданный крупный успех на Юго-Западном фронте. Генерал Алексеев доложил обстановку Государю Императору и было решено от предполагавшегося и уже подготовленного главного удара на участке Западного фронта отказаться и начать переброску корпусов с этого фронта на Юго-Западный для развития достигнутого там успеха, а также намечено было развить активные действия на южном участке Западного фронта, примыкавшем к Юго-Западному фронту... Что же в результате получилось? Германцы, обладая несравненно более мощными железными дорогами, сумели гораздо скорее нас подвезти свои корпуса к угрожаемым пунктам на нашем Юго-Западном фронте и к концу июля захватили инициативу в свои руки; уже нам пришлось, не думая о нанесении сильного удара противнику, парировать его удары, которые он начал наносить в различных местах. Войска Юго-Западного фронта, начав наступление с громадным успехом и не поддержаные своевременно, что называется, выдохлись, потеряли порыв вперед и постепенно стали окапываться и переходить к занятию новых укрепленных позиций.

Германия вновь спасла Австро-Венгрию, но и войска центральных держав, отбив наши атаки и задержав наше наступление, также не могли развить дальнейших активных действий ... К осени бои по всему фронту замерли, и стало ясно, что новые крупные операции могут возобновиться лишь с весны 1917 г.» [5, с. 305].

Только через полтора года от начала войны англичане пришли к собственной, сходной с французской, организации военной эксплуатации железных дорог и начали помогать французам своим подвижным составом.

Сосредоточение английской армии на территории Франции в августе 1914 года прошло с железнодорожной точки зрения хотя и успешно, но в оригинальных условиях. Никаких предварительных расчетов и планов не было, и все распоряжения отдавались последовательно – за сутки до выполнения. Обещанная американцами обширная помощь персоналом и паровозами была выполнена далеко не в полных (при непрерывном использовании морского транспорта для перевозки боевых частей). Проявилось и типичное для американцев стремление устанавливать свои порядки на чужой территории.

Несмотря на все шероховатости и существовавшие проблемы, в целом, железные дороги Франции, России и их союзников достойно справлялись с возникшими трудностями в ходе Первой мировой войны, ставшей важнейшей вехой в становлении железнодорожного транспорта Европы.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Morin A.* Работа транспорта в начале мировой войны : в 4 кн. / А. Морин, Н. Васильев // Война и революция. – 1928. – Кн. 3. – С. 90–108.
2. *Morin A.* Работа транспорта в начале мировой войны : в 4 кн. / А. Морин, Н. Васильев // Война и революция. – 1928. – Кн. 4. – С. 38–48.
3. Ле-Энаф и Борнэк. Французские железные дороги и война / Ле-Энаф и Борнэк. – М. : Высший военный редакционный совет, 1923. – 283 с.
4. Управление железными дорогами и военное ведомство // Война и революция. – 1925. – № 1. – С. 66–81.
5. Лукомский А. С. Очерки из моей жизни. Воспоминания / А. С. Лукомский. – М. : Айрис-пресс, 2012. – 752 с.

УДК 629.7(09)

А. А. Курасова*

ИСТОРИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Представлен краткий обзор истории возникновения и развития первых летательных аппаратов с древнейших времен и до начала XX в. Показаны процессы разработки первых летательных аппаратов. Особое внимание обращается на достижения конструкторов, выясняется их вклад в развитие аэронавтики.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: воздухоплавание, летательные аппараты, дирижабли.

A. A. Kurasova

THE HISTORY OF APPEARANCE AND EVOLUTION OF AIR TRANSPORT

Article represents the short review of history of the appearance and development of the first flying machines from ancient times to beginning of XX century. First projects of the flying machines are analysed. Special attention is paid on aircraft designers' achievements, their mistakes, their contribution to development of aeronautics.

KEYWORD: the aerostation, flying machines, airships.

Человечество с незапамятных времен стремилось покорить воздушное пространство. Мечта людей летать как птицы послужила отправным толчком к зарождению авиации. Слово авиация и произошло от латинского «avis» – птица. Осуществить движение с опорой на воздух – вот мечта, которая всегда волновала человечество. В сказках народов мира фигурируют летающие кони, ковры-самолеты...

Отражение этой мечты мы видим и в древних легендах, сказаниях, мифах разных народов мира. Всем известен греческий миф о Дедале и его сыне Икаре, которые сделали крылья из перьев и воска и пытались летать с их помощью.

В Китае с древнейших времён был известен летающий фонарик (прототип аэростатов с оболочкой, наполненной горячим воздухом).

* *Курасова Антонина Александровна, кандидат исторических наук, доцент кафедры «Философия и история» Уральского государственного университета путей сообщения, г. Екатеринбург.*

Его изобретение приписывается генералу Чжугэ Ляну (180–234 н. э.), который, как сообщают источники, использовал их, чтобы вселять страх во вражеские войска [1].

Сказания о «крылатых конях» и ином «воздушном транспорте» есть практически у всех народов мира, а индийские источники «Махабхарата» и «Рамаяна» содержат даже технические характеристики, сведения о принципе работы двигателей и материалах, необходимых для сооружения «воздушных колесниц» – виманов.

Около 400 до н. э. Архит Тарентский, древнегреческий философ, математик, астроном, государственный деятель и стратег, разработал первый летательный аппарат, представляющий собой модель птицы, и, как утверждают источники, пролетел около 200 м. Эту машину изобретатель назвал «голубем» (греч. *Peristera*) [2]. Строили крылья и спрыгивали с высоких башен, пытаясь полететь, даже в XVII в.

Первыми летательными аппаратами тяжелее воздуха были воздушные змеи, изобретенные в Древнем Китае. Некоторые из них могли поднять в воздух человека. В V веке н.э. некий Лю Бан изобрёл «деревянную птицу», которая, возможно, была большим бумажным змеем или ранним планером.

В 559 г. н.э. полёт человека на воздушном змее был задокументирован в королевстве Северный Вэй (Китай). Некий Юань Хуантоу пролетел над городскими стенами и приземлился живым. Возможно, способность воздушных змей поднять человека, как отметил несколько столетий спустя Марко Поло, была известна уже в это время.

В мусульманской Испании во время правления Омейядов в Кордовском халифате также зарегистрировано несколько попыток полёта. В 852 г. арабский учёный и изобретатель Аббас-ибн-Фарнас сделал крылья из ткани, натянутой на деревянные распорки. С этим похожим на зонтик аппаратом Аббас-ибн-Фарнас спрыгнул с минарета Большой Мечети в Кордове и приземлился, получив незначительные травмы. Его устройство, как полагают, явилось прообразом современного парашюта. Спустя 25 лет ибн-Фарнас разработал улучшенный проект, который впервые включал элементы управления полётом. Он взял каркас с крыльями, который, вероятно, был первым дельтапланом, спустился с холма Джабаль-ал-арус, и, управляя своим аппаратом, продержался в воздухе в течение достаточно долгого времени, по некоторым данным – целых 10 мин. Позднее он писал, что приземление можно смягчить, сделав хвостовую часть. Это было первой попыткой управляемого полёта, поскольку летательный аппарат мог изменять высоту и направление [1].

Идеей полета был буквально одержим гениальный ученый, художник и изобретатель Леонардо да Винчи. Он был уверен, что человек обязательно полетит. Первые чертежи «птицелетов» – летательных аппаратов тяжелее воздуха были обнаружены среди его бумаг. К сожалению, от реальных машин и конструкций, созданных им, не осталось и следа, но многие инженерные замыслы сохранились в рисунках и чертежах. До нас дошли его проекты парашюта, самолета и др.

Один из самых известных проектов да Винчи – «воздушный винт» (1438). В нем он пытался реализовать возможность подняться ввысь с места, используя огромный винт из пропитанной крахмалом льняной ткани. Он писал, что, если за счет механизма придать устройству быстрое вращательное движение, то оно поднимется в воздух. Леонардо предполагал, что механизмом должны управлять четыре человека, которые посредством ручных рычагов будут придавать вращательное движение винту. Принято считать этот механизм предком вертолета.

Его идея была осуществлена лишь в XX в. Первый прототип современного вертолета был построен французами Лонуа и Биенвеню в 1784 г., т. е. значительно ранее самолетов и планеров. В 1843 г. англичанин Д. Кейлей соорудил паровой вертолет, однако конструкция была слишком громоздка и тяжела, поэтому могла подниматься от земли лишь на метр. Вертолет, способный подняться в воздух и висеть несколько минут над землей, удалось соорудить французу Полю Корну лишь в 1907 г., однако способов управления машиной в полете не было создано, и на испытаниях аппарат привязывали к земле канатами. В 1916 г. австрийцы создали более удачную конструкцию аппарата, который поднялся в беспилотном режиме на 200-метровую высоту и пробыл в воздухе один час, однако по-прежнему аппарат был привязан к земле тросами [3, с. 58–59].

Вскоре Леонардо охладел к винтовым летательным аппаратам и переключил внимание на механизм полета, который успешно работал уже миллионы лет – крыло птицы. В 1505 г. он написал «Трактат о лете тии птиц». Сохранились его многочисленные зарисовки крыльев птиц и насекомых в различных стадиях полета, записи исследований, посвященных изучению полета птиц, устройства птичьего крыла, механизма его движения.

Спустя пять столетий после ибн-Фарнаса Леонардо да Винчи нарисовал чертеж дельтаплана, в котором внутренние части крыльев были зафиксированы, а некоторые поверхности управления смешены к концам (также как при планировании у птиц). В то время как его проекты существуют в чертежах и считаются пригодными к полёту в принципе, он сам никогда не летал на своих аппаратах. По его чертежам и из

материалов, доступных во времена да Винчи, в конце XX в. был построен аппарат, который мог летать. Однако схематичный проект Леонардо реализовывался с учётом современных знаний аэродинамических принципов, а полетел бы построенный самим Леонардо аппарат, неизвестно.

Уровень техники того времени не позволил великому итальянцу осуществить свои замыслы, большая часть идей Леонардо вообще не могла быть осуществлена в Италии XV в., и со временем его помыслы были надолго забыты.

В XVII в. турецкий путешественник Эвлия Челеби сообщил, что в 1630–1632 гг. он видел турецкого учёного Хезарфена Ахмеда Челеби, который на аппарате с крыльями перелетел Босфор. По словам Э. Челеби, ученый спрыгнул с Галатской башни (высота 55 м) в Стамбуле и пролетел расстояние около 3 км, приземлившись на другой (азиатской) стороне Босфора, без каких-либо травм. Конечно, данный рассказ несколько сомнителен, так как планирующий полёт на расстояние 3 км с высоты 55 м потребовал бы использование современного планера и хорошие навыки и практику управления им, хотя известно, что Х. А. Челеби начал заниматься своим аппаратом задолго до описанного полёта.

В 1633 г. брат Хезарфена – Лагари Хасан Челеби поднялся в воздух на ракете, которая была сделана из большой клетки с конической вершиной, заполненной порохом. Это был первый известный пример полёта пилотируемой ракеты и аппарата с искусственным двигателем [4].

В 1754 г. российский ученый и изобретатель М. В. Ломоносов предложил проект летательного аппарата в виде двухвинтового вертолёта, который был назван им аэродинамической машиной.

Всем известно, что горячий воздух легче холодного и поэтому поднимается вверх. Если горячего воздуха будет достаточно много, то он наверняка сможет поднять и какой-нибудь полезный груз, – видимо, так рассуждали французы братья Монгольфье. Дело оставалось за малым – «поймать» необходимое количество горячего воздуха в резервуар и прицепить к нему гондолу с грузом. В 1783 г., после ряда удачных экспериментов с животными (в числе первых воздухоплавателей были петух и баран), Этьен и Жозеф совершили свой первый полет, наполнив оболочку шара горячим воздухом. Это стало началом эры воздухоплавания. В том же 1783 г. в Париже Жан-Франсуа Пилатр де Розье и маркиз де Арландес пролетели 8 км на воздушном шаре разработки братьев Монгольфье, наполненном горячим воздухом. Воздушный шар нагревался огнём от сжигаемой древесины и не был управляемым, т. е. перемещался по воле ветра. В том же году на шаре, наполненном водородом, поднялся в воздух французский физик Ж. Шарль [5]. Применение

водорода было очередным выдающимся шагом в воздухоплавании. Позже, в 1848 г., Джон Стингфеллоу осуществил успешный испытательный полёт модели с паровым двигателем в Чарде (Сомерсет, Англия).

Развитие воздушного транспорта в XIX – начале XX вв. шло по нескольким направлениям: создание летательных аппаратов воздушного парения, изобретение управляемых воздухоплавательных аппаратов, разработка конструкций летательных аппаратов, которые были тяжелее воздуха.

Чтобы парить в небе как птица, изобретатели старались сконструировать нечто наподобие крыльев. В результате долгих экспериментов появились планеры – летательные аппараты воздушного парения.

В 1808 г. английский ученый Джордж Кейли запустил планер без человека на борту. В 1805–1810 гг. Кейли впервые в истории испытывал созданные им модели планеров на ротативной аэродинамической установке собственной конструкции, замеряя подъемную силу и пробуя разные конфигурации крыла [6]. А в 1809–1810 гг. он опубликовал цикл статей под общим названием *On Aerial Navigation* («О воздушной навигации») – первый в истории труд по аэродинамике и теории полета.

Через сорок пять лет, в 1853 г., Кейли сконструировал аппарат, на котором смог пролететь несколько метров. Подобные попытки предпринимались разными изобретателями во всем мире. Полетами эти первые опыты назвать трудно, ведь, по сути дела, они были лишь кратковременными планирующими спусками с холмов.

Дж. Кейли первым попытался построить полноразмерный летающий планер с использованием основ аэродинамики. Но он не думал об установке на свой планер двигателя, поскольку паровые установки того времени были крайне громоздки и тяжелы; трудно было представить, что они могут поднять в воздух что-то легкое.

Австралийский инженер Лоуренс Харгрейв разработал коробчатого воздушного змея, способного поднять большой груз. Позднее (1894) изобретатель отрывается от земли с помощью четырех воздушных змев. Его конструкцию (усложненную и усовершенствованную) инженеры впоследствии использовали для создания аэроплана. К сожалению, на воздушных змеях люди не могли осуществлять свободные управляемые полеты, так как эти летательные аппараты не были оснащены двигателями и преодолевали лишь незначительное расстояние.

Подняться в воздух выше точки старта удалось французскому моряку Ле Бри в 1868 г. Но ни его, ни другие планеры также не имели механизмов, позволяющих управлять полетом.

В июле 1897 г. шведский инженер С. Андре и два его соотечественника отправились в рискованное путешествие на воздушном шаре к Северному полюсу. Аэронавты погибли, об их судьбе мир узнал лишь 33 года спустя, когда случайно на острове Белый были найдены тела шведов и дневник руководителя полета С. Андре [7].

В России также неоднократно предпринимались попытки организации полетов на воздушных шарах.

Еще в июне 1803 г. удачный полет возле Малой Охты в присутствии царской четы и большого количества зрителей совершил француз Гарнерен. Это был первый официально зарегистрированный полет человека на аэростате в России. 18 июля того же года в Петербурге совместно с Гарнереном поднялся в воздух русский генерал С. Л. Львов, а первый полет в Москве был совершен Гарнереном совместно с французом Обером 20 сентября 1803 г. Полет продлился 7 ч. 15 мин [8].

Летом 1804 г. действительному члену русской Академии наук известному химику Т. Е. Ловицу удалось убедить руководство Академии провести в научных целях и во славу русской науки полет на воздушном шаре. Причем в Академии наук активно обсуждался вопрос об обеспечении горизонтального полета и управляемости аэростата, даже было предложено для этих целей применять реактивные средства. Для проведения полета Т. Е. Ловиц пригласил известного бельгийского воздухоплавателя Робертсона. Полет состоялся 30 июня 1804 г. Позднее академик Захаров писал: «Главный предмет сего путешествия состоял в том, чтобы узнать с большой точностью о физическом состоянии атмосферы и о составляющих ее частях в разных определенных возвышениях оной» [9].

В процессе полета удалось провести некоторые опыты, в частности, было выяснено, что на каждые 100 м температура падает на $0,75^{\circ}\text{C}$, с помощью рупора установлено, что отраженный от земли звук доходит до гондолы и, следовательно, можно определить высоту полета. В момент полета с помощью призмы определялась видимость предметов на земле.

После этого в России с научными целями проводились полеты на воздушном шаре известным учёным-метеорологом М. А. Рыкачевым (1868, 1873) и русским химиком Д. И. Менделеевым (1887).

В декабре 1880 г. был основан специальный воздухоплавательный отдел Русского технического общества под председательством М. А. Рыкачева, который занимался метеонаблюдениями с использованием воздушных шаров.

Воздушные шары и планеры никогда не были и не могли считаться средством надежного, регулярного воздушного транспорта. Следую-

щей целью изобретателей стало создание управляемого воздушного шара – «воздушного корабля». Разнообразные проекты появлялись в течение всего XIX в.

Положение изменилось с изобретением нового летательного аппарата, который получил название «дирижабль» (от французского «управляемый»). Неуправляемые воздушные шары были реконструированы в дирижабли, оборудованные моторами, воздушными винтами и сложными системами управления.

Дирижабли – огромные воздушные корабли с прочным каркасом из легких сплавов, обтянутым прорезиненной тканью, газонаполненным многосекционным корпусом [10].

Подъемная сила этого управляемого воздухоплавательного аппарата основана на аэростатическом принципе. Он перемещается в атмосфере благодаря силовой установке и допускает управление полетом в вертикальной и горизонтальной плоскостях. Основными частями дирижабля являются заполненный газом (легче воздуха) корпус сигарообразной формы (для лучшего обтекания); оперение – как правило, расположенные крест-накрест горизонтальные и вертикальные поверхности (стабилизаторы и кили); подвижные горизонтальные рули высоты; вертикальные рули управления; гондолы для размещения экипажа, пассажиров, двигателя и оборудования [11, с. 71–73].

Проектов управляемого аэростата было множество. Среди них необходимо отметить разработки француза А. Жиффара (1850-е гг.), русских военных инженеров и изобретателей И. И. Третесского (1840-е гг.), Н. М. Соковнина, О. С. Костовича (1880). Изобретатели предлагали самые разные варианты движителей: проект И. И. Третесского предусматривал передвижение дирижабля посредством реактивной силы струи газа, вытекающего из отверстия в кормовой части оболочки. Н. М. Соковнин в 1856 г. выдвинул проект жесткого дирижабля с реактивным двигателем (объемом более 5 000 м³). О. С. Костович предложил вариант жесткого управляемого аэростата «Россия» с наиболее легким для того времени 8-цилиндровым двигателем внутреннего сгорания мощностью 59 кВт. В 1875 г. даже русский ученый-химик Д. И. Менделеев представил свой проект управляемого стратостата [12, с. 90–95].

В 1852 г. француз А. Жиффар установил в гондоле воздушного шара небольшой паровой двигатель и пролетел 24 км. Этот двигатель вращал пропеллер, который позволял совершать направление движения воздушного корабля против ветра со скоростью 8 км/ч. Это был первый управляемый аппарат легче воздуха.

Следующий технологический прорыв произошел 9 августа 1884 г., когда Шарлем Ренаром и Артуром Кребсом был осуществлен первый

полностью управляемый свободный полёт на французском военном дирижабле «La France» с электрическим двигателем. Полёт начался и закончился в одной точке – дирижабль вылетел из городка Шале-Мюдон, сделал круг и плавно приземлился на месте вылета.

Длина дирижабля составила 52 м, объём – 1 900 м³; за 23 мин было покрыто расстояние 8 км при помощи двигателя мощностью 8,5 л. с. [4].

В 1852 г. француз А. Жиффар совершил первый полёт на управляемом аэростате, подвесив к воздушному шару, которому придал сигарообразную форму, паровой двигатель с воздушно-винтовым движителем. Новый воздухоплавательный аппарат получил возможность передвигаться по воле человека не только вверх и вниз, но и по горизонтали. В 1872 г. французский изобретатель Дюпон де Лома поднял в воздух дирижабль с воздушным винтом, приводящимся в движение физической силой восьмерых человек, а англичанин Хейлен совершил полёт, применив газовый движитель. В 1883 г. братья Тиссандье пилотировали дирижабль с оболочкой, наполненной водородом, используя электродвигатель и батареи гальванических элементов.

Когда немецкие изобретатели Карл Бенц и Готлиб Даймлер построили первый работоспособный бензиновый мотор, воздухоплаватели сразу же нашли ему применение: их соотечественник, воздухоплаватель доктор Вольфер установил в 1880 г. новый двигатель на дирижабль собственной конструкции. Ставить мотор, из выхлопной трубы которого летели искры, на оболочку, наполненную водородом, было то же самое, что подносить спичку к бочке с порохом. В июне 1897 г. дирижабль Вольфера взорвался в воздухе, унеся жизни своего «родителя» и случайного пассажира.

В 1898 г. Альберто Сантос-Дюмон, богатый бразилец, живущий в Париже, начал экспериментировать с бензиновыми двигателями внутреннего сгорания для привода пропеллера воздушных шаров. 19 октября 1901 г. он поднял в воздух сигарообразный воздушный шар (биплан 14-bis) и совершил 11-километровый полёт над Парижем. Это был первый высотный подъём. В начале XX в. воздушные шары стали использовать для научных целей при изучении стратосферы.

Постоянно совершенствовался и внешний корпус машин: в 1892 г. К. Э. Циолковский предложил новую конструкцию бескаркасного цельнометаллического дирижабля с оболочкой из гофрированных стальных листов с подогревом газа в оболочке. В 1897 г. цельнометаллический дирижабль был построен в Петербурге Д. Шварцем.

В 1900 г. Ф. Цеппелин организовал производство и наладил серийный выпуск дирижаблей жесткой конструкции «Цеппелин». Их конструкции представляли собой металлические каркасы из шпангоу-

тов и стрингеров, подкрепленных тросовыми расчалками. Снаружи все обтягивалось (обшивалось) матерчатой оболочкой. Закрепленные внутри отсеки наполнялись водородом. Обтекаемой формы корпус позволил увеличить скорость в 1,5–2,0 раза по сравнению с мягкими дирижаблями.

Компания Цепеллина осуществила в течение трех лет коммерческие перевозки более 14 тыс. пассажиров. Эти воздушные корабли покрыли расстояние более 61 тыс. км без аварий [13]. В 1919 г. дирижабль впервые пересек Атлантический океан. В 1929 г. дирижабль «Граф Цепеллин» совершил беспримерный полет вокруг Земли.

Расцвет дирижаблестроения пришелся на первую треть XX в. Самый крупный корабль – дирижабль «Гинденбург», совершивший десять регулярных коммерческих рейсов через Атлантику (построен в 1936 г.), имел сигарообразную форму 245 м в длину и 41 м в диаметре, мог нести 50 пассажиров с командой 60 чел. в прицепляемой гондоле, или груз 215 т [3, с. 57].

Всего было построено около 1000 воздухоплавательных кораблей разных типов и назначений. Дирижабли применялись для связи и снабжения труднодоступных удаленных районов, разведки и конвоирования судов в море, поисков подводных лодок и минных заграждений, охраны берегов, трансляции программ радио и телевидения, рекламы, туризма, транспортных и пассажирских перевозок. К достижениям зарубежного воздухоплавания относятся полеты дирижаблей в Арктике и через Северный полюс. Во время Первой мировой войны Германия первой начала широко использовать дирижабли в военных целях.

В период Первой и Второй мировых войн дирижабли и воздушные шары различных конструкций применялись в боевых действиях для наблюдений и разведки, охоты за подводными лодками, для устройства противовоздушных заграждений практически всеми странами. Формально последний дирижабль был снят с вооружения в США только в 1962 г. Тем не менее, массового распространения дирижабли не получили, так как имели ряд крупных недостатков: взрывоопасность, трудность управления и др. Однако именно воздухоплавание открыло эру освоения воздушного океана, хотя идея летательного аппарата тяжелее воздуха (авиации) появилась и разрабатывалась значительно раньше идеи создания воздушного шара. Конструкторы окончательно обратили свое внимание на более совершенные типы летательных аппаратов – самолеты.

Успех к первым покорителям пятого океана пришел только тогда, когда они решительно отказались от главного атрибута любой птицы –

машущего крыла. Все попытки подняться в воздух, взмахивая крыльями, подобно птице, заканчивались если не катастрофой, то, по крайней мере, синяками и ссадинами для отважного изобретателя.

Первоначально была создана конструкция летательного аппарата воздушного парения «glider» (планера) – способного, используя подъемную силу воздушных потоков, бесшумно часами парить в воздушном пространстве.

После многочисленных экспериментов с планерами изобретателям удалось создать аэроплан – новый вид летательного аппарата тяжелее воздуха, оснащенный двигателем внутреннего сгорания. По сравнению с появившимся ранее него дирижаблем он обладал рядом существенных преимуществ – большей скоростью и маневренностью, меньшими габаритами.

Первым человеком, который догадался оснастить планер мотором и получить, таким образом, полноценный самолет, стал известный инженер и изобретатель британец Уильям Хенсон. В апреле 1841 г. со своим другом и коллегой Джоном Стингфеллоу он впервые в истории запатентовал самолет. Его модель «Aerial Steam Carriage» («Ariel») представляла собой деревянный моноплан с парусиновым крылом площадью 420 м² и размахом 46 м и закрытым фюзеляжем обтекаемой формы. В движение он приводился двумя толкающими пропеллерами, вращающимися от одного 50-сильного парового двигателя [6]. Хенсон и Стингфеллоу зарегистрировали первую в истории авиакомпанию «The Aerial Transit Company», которая предлагала в ближайшем будущем скоростные туры в Египет. Предполагалось, что самолет будет перевозить 10–12 пассажиров на расстояние до 1 500 км, но денег на полноразмерный самолет изобретателям не хватило. В 1842 г. Уильям Хенсон запатентовал моноплан с паровым двигателем, но смог построить лишь недействующую модель. Хенсон вскоре охладел к проекту и в 1848 г. с семьей эмигрировал в США. Стингфеллоу продолжил опыты с моделями «Ariel». Он также сделал паровую модель, которая, пролетев небольшое расстояние, разбилась.

В 1848 г. Джон Стингфеллоу осуществил первый в истории моторизованный полет – естественно, беспилотный. Его модель «Ariel» с 3-метровым размахом крыла, приводимая в движение компактным паровым двигателем, совершила несколько успешных полетов.

В 1866 г. в Англии учреждено было Аэронавтическое общество Великобритании. Это общество сплотило людей, работавших над идеей полета с помощью крыльев.

На первом же собрании данного общества был заслушан доклад инженера Уинхэма, который, после многочисленных опытов с модель-

ми, сделал вывод, что крылья аэропланов располагать лучше в несколько ярусов. Уинхэм испытал несколько мелких моделей и одну крупную. Крылья в последней конструкции были расположены в 5 ярусов; их общая площадь была более 9 м^2 . Несмотря на то, что летные опыты закончились неудачно, Уинхэм, тем не менее, построил новую модель, где крылья располагались уже в шесть ярусов. Он первый использовал аэродинамическую трубу, где скорость потока воздуха достигала 18 м/сек [14]. Однако успеха он так и не добился, ибо силы мускулов для полета было явно недостаточно.

Идеей Уинхэма воспользовался его соотечественник Стингфеллу, который к Лондонской всемирной выставке (1867) подготовил два весьма ценных экспоната:

1. Модель аэроплана с трехъярусными крыльями размахом около 2 м и с паровой машиной мощностью около 1/3 л. с. Машина вращала два винта, расположенные за крыльями. При общем весе около 5,5 кг модель, подвешенная на проволоке, легко скользила и могла делать планирующие спуски. Но при испытании в свободном полете она оказалась неустойчивой, да и двигатель работал с перерывами, так как при быстром движении встречная струя воздуха тушила спиртовку под котлом.

2. Легкая паровая машина для самолетов – при весе 5,9 кг этот двигатель развивал мощность в 1 л. с. Такое весовое соотношение было для того времени замечательным достижением [Там же].

На Лондонской выставке были представлены еще несколько любопытных экспонатов. Среди них был аппарат англичанина Спенсера с аэропланным крылом и с парой машущих крыльев, приводимых в движение испытателем. Обладая атлетической силой, изобретатель сам демонстрировал свой аппарат и имел шумный успех, особенно когда ему удавалось делать небольшие взлеты.

Другой англичанин – Кауфман – выставил модель машины, на которую он предварительно взял патент во Франции. По патентному описанию машина должна была «бегать по земле, подниматься в воздух, двигаться по воде, и во всех этих случаях подниматься и опускаться по желанию». Аппарат, предназначенный для выполнения этой нелегкой программы, представлял собой полый веретенообразный корпус, непотопляемый на воде, снабженный снизу колесами, а по бокам – двумя парами крыльев, из которых верхние были машущие, а нижние – неподвижные (аэропланного типа). Рядом с моделью на выставке была помещена фотография, изображавшая этот самолет в воздухе. Но тонкие, малозаметные нити сверху самолета явно свидетельствовали, что фотоснимок был сделан в павильоне на фоне соответствующей декорации.

Испытание же модели кончилось совсем конфузно: она не только не взлетела, но не смогла ни плавать в воде, ни бегать по земле [14].

Подобные демонстрации результатов деятельности членов британского «Аэронавтического общества» имели больше агитационное значение. Они принесли пользу тем, что повысили интерес к авиации в Европе, и, прежде всего, во Франции, что побудило французов, в порядке соревнования, энергичнее взяться за аналогичные работы.

Француз Гиро де Вильнёв, скрупулезно ознакомившись в Лондоне с авиационными достижениями англичан, возобновил в Париже с 1868 г. издание журнала Надара (Г. Тунашона) «Аэронавт». С вовлечением новых приверженцев авиации возникло Французское общество воздушной навигации.

Так как паровая модель уже полетела, то следующим шагом должен был стать полноразмерный самолет – и здесь первенство перешло от Британии к Франции. Полноразмерные планеры к тому времени строили многие – наиболее известным был француз Жан-Мари Ле Бри и его планер «Альбатрос», успешно поднимавшийся в воздух в 1856 г.

На строительство полноразмерного самолета первым решил-ся французский морской офицер Феликс дю Тампль де ла Круа. В 1857 г. он запатентовал летающую машину – одноместную, с б-сильным паровым двигателем. Ее микромодели, оснащенные вместо паровой машины часовым механизмом, успешно летали.

В 1874 г. дю Тампль построил модель «Monoplane» – большой полноразмерный паровой самолёт из алюминия, с размахом крыла 13 м и весом 80 кг (без пилота). Было произведено несколько испытаний, стартовал планёр с трамплина (полёт продолжался короткое время) и благополучно возвратился [6]. Существовавшие в то время паровые двигатели были слишком тяжелы для полета, и к 1776 г. дю Тампль создал и запатентовал сверхлегкий двигатель – специально для своего самолета. Правда, когда самолет демонстрировался на Всемирной выставке 1878 г., он так и не смог подняться в воздух.

Физиолог Этьенн-Жюль Марей, занявшись изучением полета птиц и насекомых, впервые применил для этого моментальную фотографию, делая частые снимки и запечатлевая последовательное положение летательных органов птицы в воздухе. Он измерял усилия, развиваемые в полете разными птицами. Для этого Марей надевал на птицу легкую упряжку, с прикрепленными тонкими тягами к измерительным приборам. Таким образом, при испытательном полете запряженной птицы в лаборатории можно было достаточно точно определить, какие усилия затрачиваются птицей при полете. Полученные результаты позволили подсчитать и мощность, необходимую для полета механических птиц [15].

Прекрасных результатов с маленькими летающими моделями добился Альфонс Пено (70-е гг. XIX в.).

Занявшихся испытаниями летных моделей, Пено понял, чего не хватало игрушечным аэропланам для выполнения надежных полетов: у них не было продольной устойчивости. Он самостоятельно пришел к решению задачи: нужен хвост устойчивости, небольшое аэропланное крыльшко сзади в дополнение к главному крылу.

Вопрос о двигателе для моделей Пено успешно разрешил еще раньше: стальные пружины тяжелы и не годятся. Натянутая резина, которую использовал Тампль, много легче, но при большом натяжении для нее нужно делать достаточно прочный остов, что сильно утяжеляет модель. Пено додумался применять крученые резиновые нити или узкие полосы. Сила их натяжения в этом случае значительно меньше, чем при натянутой резине, а раскручивание резины легко передается непосредственно на винт.

Так был создан аэроплан, названный Пено «планофором» – первый прототип аэропланов-моделей. Модель Пено, публично показанная в 1871 г., имела громадный успех. Впервые аэроплан уверенно держался в воздухе (около 11–12 сек) и действительно летал (40–50 м) [14]. До этого момента все прежние модели по существу только прыгали (не обладая устойчивостью, они быстро падали в первые же моменты после старта). Французы стали называть хвостовое крыльшко «хвостом Пено».

Позднее, ознакомившись с трудами Кэйли и его схемами аэроплана, Пено нашел полное подтверждение своей идеи о правильности применения хвоста.

Но ему пришлось принять участие в разрешении еще одной «модельной» задачи. Свойства закрученной резины, как двигателя при воздушном винте, были немедленно использованы для постройки летающих игрушек геликоптерного типа – бабочек, птичек и т. п. Оставалось воспроизвести полет другого рода – на машущих крыльях. Многие серьезные исследователи усердно занимались постройкой легких моделей, которые могли бы летать с помощью резины. В числе первых здесь добились хорошего успеха Вилльнёв и Пено – их «птички», тоже с хвостом, совершали полеты продолжительностью 6–8 сек. Такие успехи вновь окрылили надеждой людей, пытавшихся строить крупные машины с машущими крыльями. Сам Пено по-прежнему остался верен аэроплану и еще несколько лет продолжал разрабатывать его конструкцию.

В 1876 г., совместно с механиком Гошо, он взял патент на аэроплан с двумя тянувшими винтами и с паровой машиной мощностью 20–30 л. с. Но изобретатели встретили так много трудностей, что вынуждены были признать свое бессилие и отказаться от дальнейшей разработ-

ки. Несмотря ни на что, Пено еще много работал, делал доклады и писал статьи в журнале «Аэронавт», содействуя привлечению и подготовке новых кадров в авиацию.

1880-е гг. стали периодом интенсивного изучения конструкции и возможностей планеров, для этого времени характерны исследования, которые вносили большой вклад в науку. Это была эпоха строительства первых действительно практически пригодных к эксплуатации планеров.

Значительную роль в популяризации идеи воздухоплавания и содействии изобретателям сыграли национальные аэроклубы и общества, активно действовавшие во многих странах Запада во второй половине XIX – начале XX в.: в 1880 г. открылось Венское общество воздухоплавания, в 1881 г. основано Берлинское воздухоплавательное общество, в 1909 г. – Германский союз воздухоплавателей, входящий в Международную аэронавтическую федерацию – ФАИ (основана в октябре 1905 г. в Париже). Даже Великое герцогство Люксембургское имело свой аэроклуб [16].

Один из первых современных планеров был построен Джоном Дж. Монтгомери: 28 августа 1883 г. он совершил управляемый полёт недалеко от Сан-Диего (США).

Первым человеком, построившим управляемый планер, стал немецкий инженер Отто Лилиенталь. Он сделал большой вклад в развитие аэронавтики, сконструировав ряд лучших по своему времени планеров, и в 1891 г. уже мог совершать полёты на 25 м или более. Лилиенталь строго документировал свою работу, делал фотографии, и поэтому он – один из самых известных ранних пионеров авиации. Лилиенталь определил, что крыло с вогнутым профилем обладает большей подъемной силой, чем плоское. Он же создал биплан: добавил планеру второе крыло, расположив его над первым. Правда, управлять бипланом было достаточно неудобно, поскольку пилоту приходилось постоянно менять положение тела.

О. Лилиенталь поддерживал концепцию «подпрыгнуть прежде, чем полететь», которая заключалась в том, что изобретатели должны начать с планёров и суметь их поднять в воздух, вместо того, чтобы просто разрабатывать машину с двигателем на бумаге и надеяться, что она будет работать. Его тип летательного аппарата сегодня известен как ручной планер.

Он совершил 2500 полётов на разных аппаратах, но в 1896 г. порыв ветра сломал крыло его последнего планера, в результате чего Лилиенталь упал с высоты около 17 м, получив перелом позвоночника. Он умер на следующий день, его последними словами были: «жертвы должны быть принесены».

Разработкой проектов самолетов занимались также конструкторы К. Адер (Франция), который проводил свои опыты в 1871–1896 гг., Х. Максим (Англия), создавший собственную модель самолета в 1894 г., изобретатель С. Ленгли (США) и др. Свой первый управляемый планер построил в 1896 г. американский изобретатель и инженер О. Шаню. Он предложил соединить стойки крыльев биплана не жестко, а шарнирно. Благодаря этому угол установки крыльев мог меняться в разных условиях полета. Биплан стал устойчивее в полете и легче в управлении.

Француз К. Адер сконструировал и успешно запустил аэроплан «Eole», оснащённый паровой машиной, сделав короткий 50-метровый полёт недалеко от Парижа в 1890 г. Это был первый полёт на «большое расстояние». Однако из-за того, что полет был неустойчивым и неуправляемым, эксперимент не считается удачным. После этого испытания он немедленно начал большой проект, который занял пять лет. В результате был создан аппарат «Avion II». Самолет, по сообщениям, мог лететь на расстояние около 300 м на маленькой высоте, он был слишком тяжёлый и едва способный оторваться от земли.

В 1896 г. американский изобретатель С. Ленгли строит паровой аэроплан, для запуска которого требуется катапульта. Аэроплан пролетел один км, но его полет был неуправляемым. Все предпринятые попытки сводились к одному: паровой двигатель оказался слишком тяжелым для летательных аппаратов. Тогда конструкторы решили использовать недавно изобретенный двигатель внутреннего сгорания. Первым, кто оснастил летательный аппарат бензиновым двигателем, был Ленгли. В 1903 г. он дважды пытался запустить аэроплан, но неудачно – всякий раз машина падала в реку.

В Великобритании попытка создания аппарата тяжелее воздуха была предпринята еще одним конструктором – П. Пильчером. Он построил несколько рабочих планеров («Летучая мышь», «Жук», «Чайка» и «Ястреб»), на которых успешно летал в середине-конце 1890-х гг. В 1899 г. он сконструировал опытный образец самолёта с двигателями. Однако Пильчер умер после несчастного случая с планёром прежде, чем он смог проверить свое детище в действии, и о его планах забыли на многие годы.

Каждый пионер авиации, работавший в XIX – начале XX века, вносил в авиастроение что-то новое, придумывал узлы и детали, которые не использовал никто до него. Причина этого была проста: никто толком не знал, какая концепция сработает, какая система на самом деле способна к полету.

Более удачная разработка нового типа летательного аппарата принадлежит американским авиаторам братьям Уилбуру и Орвиллу Райт.

Изобретатели самолета с двигателем внутреннего сгорания начинали с опытов на воздушном змее. Они внесли большой вклад в разработку конструкции крыла. Построив аэродинамическую трубу, они испытывали в ней более 200 профилей крыла разной формы, а затем составили таблицу, описывавшую, как давление воздуха влияет на форму крыла. Кроме того, братья сделали планер, управление которым осуществлялось с помощью руля.

В 1902 г. они усовершенствовали планер за счет регулировки элементов крыла и хвостовой части. Чтобы уменьшить вес двигателя, его основные части были сделаны из алюминия. В результате планер обрел формы привычного для нас сегодня самолета. 17 декабря 1903 г., поставив на планер «Флайер» («Flyer I») небольшой бензиновый мотор, они пролетели на нем 37 м за 12 сек [4]. Это был первый успешный полет летательного аппарата, оснащенного двигателем, поэтому 1903 г. считается началом эры продолжительных и управляемых полетов на аппаратах тяжелее воздуха, а братьев Райт зачастую называют изобретателями самолета.

Но не все исследователи считают полет Райтов полноценным. Планер «Flyer» не имел шасси и взлетал либо со специальных полозьев (впрочем, как и многие другие первые самолеты), либо при помощи катапульты. Кроме того, он был стабилен исключительно при встречном ветре, а из-за отсутствия механизации крыла мог передвигаться только по прямой, без поворотов. К 1905 г. братья значительно улучшили машину (в этой конфигурации она называлась «Wright Flyer III»).

Очередной удачный аэроплан появился только через три года. Он был сконструирован бразильским авиатором Альберто Сантосом-Дюмоном.

Дюмон родился и умер в Бразилии, однако основную часть жизни провел во Франции. Он прославился как конструктор дирижаблей и был известен весьма эксцентричными выходками – например, Дюмон мог пролететь на компактном одноместном дирижабле от своей квартиры до какого-либо ресторана, посадить машину на широком проспекте и отправиться завтракать. Благодаря этому он был очень популярен, снимался для журналов и даже стал родоначальником стиля в одежде.

23 октября 1906 г. Альберто Сантос-Дюмон сделал то, что до него не получалось ни у кого, даже у братьев Райт. На своем самолете «14-bis», также известном как «Хищная птица», Сантос-Дюмон самостоятельно взлетел с ровной площадки, пролетел 60 м, причем по дуге, совершил поворот и успешно сел на собственное шасси [6]. По сути, именно «14-bis» был первым полноценным самолетом – в том понимании, которое принято в авиации сегодня.

В России, начиная со второй половины XVIII в., вопросами воздухоплавания (а с 60-х годов XIX в. и авиации) занимались многие передовые русские учёные, инженеры, прогрессивная часть русского офицерства.

Застрельщиками и организаторами теоретических и практических работ в этой области были М. В. Ломоносов, Д. И. Менделеев, Н. Е. Жуковский, А. Ф. Можайский, А. М. Кованько, С. К. Джевецкий, К. П. Боклевский, П. А. Рынин и др. Однако дело тормозилось отсутствием в России организации, которая могла бы объединить усилия многих сторонников развития воздухоплавания и авиации.

Создание первых моделей самолетов в России началось во второй половине XIX в. Так, в 1867 г. Н. А. Телешов разработал проект самолета «Дельта», напоминавшего своим видом современные сверхзвуковые самолеты с дельтовидным крылом.

Одним из великих пионеров авиации конца XIX в. был русский морской офицер Александр Федорович Можайский. Он вторым в истории решился построить полноразмерный самолет, причем в основном на собственные средства.

В 1860-х гг. Можайский начал исследовать возможность создания летательной машины тяжелее воздуха. Он, как и многие, начинал с изучения строения крыльев птиц, определял соотношения между площадью крыльев и весом у птиц разных пород, выявлял влияние удельной нагрузки (веса, приходящегося на 1 м^2 площади крыльев) на способность птиц к парящему полету, устанавливал скорости парящего полета. Затем стал исследовать полеты воздушных змеев и с этой целью сам неоднократно поднимался на них. Одновременно Можайский изучал работу воздушных гребных винтов и строил летающие модели самолета. Можайский с самого начала своей работы планировал создание летательной машины с неподвижным относительно корпуса крылом.

В 1876 г. Можайский построил змей-планёр, на котором дважды поднимался в воздух (планёр буксировался тройкой лошадей).

В том же 1876 г. Можайский начал работать над проектом давно задуманного им летательного аппарата тяжелее воздуха.

После тщательного изучения господствующей тогда идеи «машущих крыльев» и многочисленных опытов А. Ф. Можайский понял ее бесперспективность и в 1877 г. представил проект моноплана, который имел все характерные для современных самолетов составляющие: фюзеляж, неподвижные несущие крылья, хвостовое оперение, колесное шасси и силовую установку [17]. Можайский стал первым авиатором,

оснастившим свою систему органами поперечного управления (элеронами) и вообще задумавшимся о механизации крыла.

В результате новых проведенных исследований Можайский пришел к выводу, что можно использовать сопротивление воздуха для создания подъемной силы. Таким образом, Можайский открыл один из важнейших законов аэродинамики о значении скорости для создания подъемной силы: для возможности полёта «существует некоторое отношение между тяжестью, скоростью и величиной плоскости». Математически это позднее обосновал Н. Е. Жуковский. Данный вывод был сделан Можайским за 11 лет до опубликования подобных работ Марея и Лилиенталя, которые пришли к тому же выводу только в 1889 г. Для изучения сопротивления воздуха движению тел Можайский создал оригинальный испытательный прибор, с помощью которого провел очень точные определения аэродинамических сил.

Проведя большое количество расчётов, исследований и экспериментов, в сентябре 1876 г. Можайский сконструировал и построил первую летающую модель аэроплана с часовой пружиной в качестве двигателя. В 1876–1877 гг. в Петербурге с успехом проводились публичные демонстрации полета этой модели. Была достигнута скорость 15 км/ч, причём большие летающие модели, имевшие все те части, которые были предусмотрены в самолете, взлетали не с рук, а после разбега на колесах. Они устойчиво летали с таким грузом, как офицерский кортик.

После успешных полётов модели изобретатель приступил к разработке проекта летательного аппарата в натуральную величину. Работая над моделью самолета, Можайский пользовался собственными сбережениями, но сооружение самолета в натуральную величину требовало значительных сумм, которых у конструктора не было.

Весной 1878 г. он обратился в Главное инженерное управление с просьбой выделить на строительство аэроплана около 19 тыс. руб. Комиссии были представлены подробные чертежи самолета, расчёты и пояснительная записка. Самолёт, по замыслу Можайского, предназначался для бомбардировки и разведывательных полётов, комиссия отклонила проект Можайского, счтя принципиально неправильной попытку строить летательную машину с неподвижным относительно корпуса крылом, и отказалась в выделении денег. Протесты Можайского против этого заключения и новые просьбы о содействии были отклонены. Однако Можайский продолжил работать над своим аппаратом на собственные средства и деньги частных лиц.

В июне 1880 г. он подал заявку для получения «привилегии» (патента) на изобретенный им самолет, которую получил в ноябре 1881 г.

По приложенному к этой «привилегии» чертежу видно, что самолет Можайского имел все пять основных частей современного самолета: крыло, корпус, силовую (винтомоторную) установку, хвостовое оперение и шасси [18]. Назначение и взаимное расположение этих основных частей в самолете Можайского были те же, что и в современных самолетах-монопланах.

На своем самолете Можайский предполагал поставить двигатель внутреннего сгорания, но, вследствие несовершенства таких двигателей в то время, решил применить паровую машину. В 1880 г. Можайский добился ассигнований на паровые двигатели. Летом 1881 г. он привёз в Петербург из Великобритании 2 паровые машины (7,46 и 14,9 кВт) с водотрубным котлом и холодильником для своего самолёта и начал заготавливать материалы и детали к нему.

Проект аэроплана был готов еще в 1876–1877 гг. Аэроплан имел большую поддерживающую поверхность, под углом в 6° к направлению движения. Для разбега самолета перед взлетом Можайский построил наклонный деревянный настил, поверхность которого прикреплялась к особой лодке на колесах; винтов было три – один впереди и два сзади; в гондоле помещались 2 паровых легких мотора, выписанных из Англии; сзади имелись рули направления и высоты; вес всей системы 67 пудов.

В смете, приложенной к докладной записке от 23 марта 1878 г., конструктор указывал, что длина лодки (корпуса самолета) была 20,5 аршина (14,6 м), длина каждого крыла – 15 аршин (10,7 м), ширина крыла (хорда) – 20 аршин (14,2 м). В журнале заседания комиссии Русского технического общества, осматривавшей самолет Можайского, указано, что «матерчатая плоскость» имела площадь 4 000 футов² (372 м²), а сам самолет весил 57 пудов (934 кг); техника взлета была четко сформулирована в докладных записках [17].

Летом 1882 г. он приступил к постройке самолёта на отведённом ему участке военного поля в Красном Селе под Петербургом.

Собрав аппарат, он обнаружил сильную вибрацию винтов, на устранение которой ушло еще почти два года. С 1882 по 1885 гг. Можайский ежегодно получал разрешения Штаба войск гвардии и Петербургского военного округа на проведение опытов со своим «воздухолетательным снарядом». Летом 1883 г. конструктор завершил сборку самолёта, который стал первым отечественным самолётом, доведённым до стадии лётных испытаний. В 1884 г. изобретатель создал моноплан с двумя паровыми машинами, который смог подняться в воздух и пролететь 20–30 м, продемонстрировав способность самолета отрываться от земли с человеком на борту и двигаться на высоте нескольких метров,

что было зарегистрировано присутствовавшими при испытании военными экспертами. Это был первый в мире полет на летательной машине тяжелее воздуха. Правда, первый полет аэроплана на военном поле в Красном Селе (1885) дал неважные результаты: аппарат взлетел, но, будучи неустойчивым, накренился на бок и поломал крыло, а управлявший самолетом механик получилувечье. Дальнейших опытов не устраивали за неимением средств.

После поломки самолета Можайский, стремясь улучшить его, принял за дополнительное изучение аэродинамики самолета, работы воздушных винтов. Над совершенствованием своего аппарата Можайский трудился до последних дней. Он спроектировал новые, более мощные паровые машины. Однако постройка этих паровых машин на Обуховском заводе затянулась до 1890 г., и Можайский уже не успел установить их на свой самолет.

Изобретение А.Ф. Можайского было объявлено военной тайной, но никакой помощи изобретатель по-прежнему не получал. Современники Можайского ожидали от испытаний больших результатов. Они надеялись, что его самолет сразу сможет летать далеко и высоко, не понимая, что рождение авиации есть длительный процесс, требующий огромных трудов.

Из-за недостатка личных средств и отсутствия государственной поддержки изобретатель не смог завершить свою работу (он умер в 1890 г.), но, тем не менее, его самолет был признан лучшей конструкцией, во многом определившей прогресс последующего самолетостроения. Была практически доказана возможность полета человека на аппарате тяжелее воздуха. Это был первый в мире самолет, который взлетел с человеком на борту.

После смерти изобретателя его самолет долгие годы стоял, разрушаясь, под открытым небом в Красном Селе, а затем был перевезен в имение Можайских под Вологдой. Сарай, в котором находился самолет, сгорел, и машина-реликвия погибла в огне. Чертежи самолета до сих пор не обнаружены. Сохранилось несколько неполных описаний, патентный чертеж, эскиз, набросанный на обороте чертежа двигателя, и рисунок, помещенный в книге «Воздухоплавание за 100 лет. 1783–1883» (1884). Проведенные в 1950 г. проверочные расчеты показали, что при мощности двигателей в 30 л. с. и КПД винтов всего 0,5 %, самолет был способен взлететь с горизонтальной поверхности и летать со скоростью до 11 м/сек (около 40 км/час) [18].

Работы Можайского долго оставались полузабытыми. Лишь сравнительно небольшой круг специалистов – К. С. Федоров, П. Д. Кузьминский, С. С. Неждановский, К. Э. Циолковский, В. Ф. Найденов,

Б. Г. Лункой и некоторые другие – оценивали должным образом его труды и пытались развивать их.

Самолет Можайского, несомненно, стимулировал аналогичные работы во Франции, Англии, Австро-Венгрии, США. В 1894 г. проект аэроплана был разработан также К. Э. Циолковским.

Завершая рассказ о планерах-аэропланах, необходимо отметить, что, начиная с 1935 г., планеры, оборудованные научной аппаратурой, широко применялись для аэронавигационных и метеорологических целей. Планеры использовались и во время Второй мировой войны для доставки небольших разведгрупп и десанта. В послевоенное время были разработаны аэродинамически совершенные формы фюзеляжа для планеров.

Последующий прогресс в самолетостроении был связан с использованием новых материалов. На смену деревянным каркасам бипланов пришли сталь и сплавы, а в конструкциях фюзеляжей просмоленная ткань сменилась алюминием. Бензиновые моторы уступили место реактивным двигателям, и через 44 года после первого полета братьев Райт аэроплан впервые пролетел со скоростью, превышавшей скорость звука.

Начало промышленного самолетостроения в России относится к 1908–1909 гг., когда русские инженеры создали первые оригинальные конструкции отечественных самолетов. Немалую роль в этом сыграл созданный с целью содействия развитию воздухоплавания в России в январе 1908 г. в г. С.-Петербург Всероссийский Аэро-Клуб. Был подготовлен устав клуба, развернута активная организационная работа по вовлечению новых членов, по связи с другими городами. С разных концов России в адрес аэроклуба стали поступать технические материалы от изобретателей и энтузиастов-авиации и воздухоплавания.

12 мая 1909 г. аэроклуб получил наименование – Императорский, и отныне назывался Императорский Всероссийский аэро-клуб (сокращённо ИВАК). Печатным органом клуба стал журнал «Воздухоплаватель» (издавался с 1904 г. до 1917 г.). Всего же с 1908 по 1914 гг. в России выходило более 20 журналов по воздухоплаванию и авиации.

Результаты работы новой организации не заставили себя долго ждать: в 1909 г. усилиями ИВАК впервые в России перед полётами на аэростатах вводится обязательный предполётный осмотр, в 1911 г. – врачебно-лётная экспертиза и т. д. В 1910–1917 гг. комитетами ИВАК было проведено 4 авиационных недели с целью показа фигурных полётов, установления рекордов, организован первый всероссийский праздник воздухоплавания. Летом 1911 г. состоялся организованный

ИВАК первый в России дальний массовый перелёт по маршруту С.-Петербург – Москва [12]. Это были первые в России внеаэродромные соревнования.

Уже в 1913 г. российскими конструкторами во главе с И. И. Сикорским был построен огромный по тому времени самолет «Русский витязь» с полетным весом 4,2 т (за рубежом не было самолета тяжелее 1 т). Этот первый в мире 4-моторный самолет брал на борт 7 чел. и развивал скорость 90 км/ч. В том же году они построили еще более тяжелый самолет «Илья Муромец» на 15–16 чел. и спроектировали самолет «Святогор» с полетным весом 6,5 т и скоростью полета 114 км/ч [11, с. 74].

Для самолётов «Илья Муромец» был создан собственный двигатель – РБВЗ-6 конструкции В. В. Киреева. Двигатель развивал мощность до 150 л. с. [12, с. 219]. «Муромцы» широко использовались в качестве бомбардировщиков во время Первой мировой войны.

Однако регулярного воздушного транспорта в дореволюционной России в этот период еще не существовало. После революции 1917 г. И. И. Сикорский покинул Россию и эмигрировал в США, где впоследствии основал фирму «Sikorsky Aero Engineering Corporation». Ещё при жизни Сикорского этой фирмой был создан известный вертолёт «S-61 Sea King».

Сегодня нередко поднимается вопрос: кто первым изобрел самолет? Разыгрываются нешуточные баталии в газетах и по телевидению. Так кто же он – изобретатель самолета? Джордж Кейли, который первым построил и запустил полноразмерный планер? Уильям Хенсон, который первым запатентовал летающую машину с двигателем? Джон Стингфеллоу, который первым запустил оснащенную силовыми агрегатами модель? Феликс дю Тампль де ла Круа, который первым построил полноразмерный самолет? Братья Райт, первыми преодолевшие по воздуху определенную дистанцию на моторизированном аэроплане? Альберто Сантос-Дюмон, первым взлетевший и приземлившийся без помощи дополнительных средств?

С 1880 г. по 1910 г. в мире было построено порядка 200 различных самолетов, которые так и не смогли взлететь. Каждый изобретатель вносил что-то свое, что-то новое, что использовали его последователи – это была великая эпоха поиска правильного решения. Адер, Вуазен, Корню, Можайский, Сикорский, Уэнем, Филлипс – эти имена навсегда записаны в истории воздухоплавания.

Все они внесли свой вклад в авиастроение, их всех можно назвать «изобретателями самолета», и подобных им на самом деле было как минимум полсотни, и каждый оставил в истории свой неизгладимый след.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. История авиации и воздухоплавания. Первый в мире был... [Электронный ресурс]. – URL: http://www.f911.ru/aktivnyj_otdyh/istoriya_aviacii_i_vozduhoplavaniya.
2. Первый беспилотник был создан в 350 г. до нашей эры [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.epochtimes.ru/pervyj-bespilotnik-byl-sozdan-v-350-g-do-nashej-ery-98948829>.
3. *Биржаков М. Б. Индустрия туризма. Перевозки / М. Б. Биржаков, В. И. Никифоров.* – СПб. : Издательский дом Герда, 2003. – 400 с.
4. История авиации [Электронный ресурс]. – URL: http://www.vonovke.ru/s/istoriya_aviatsii_-_pervyie_poletyi; http://www.vonovke.ru/s/istoriya_aviatsii_-_1900_1914; http://www.vonovke.ru/s/istoriya_aviatsii_-_dirjabli; http://www.vonovke.ru/s/istoriya_aviatsii_-_1900_1914.
5. *Зигуненко С. Н. 100 великих рекордов авиации и космонавтики* [Электронный ресурс] / С. Н. Зигуненко. – URL: <http://fisechko.ru/100vel/avia/index.html>.
6. *Скоренко Т. Можайский, Сантос-Дюмон, братья Райт: кто первым изобрел самолет?* [Электронный ресурс] / Т. Скоренко. – URL: <http://www.popmech.ru/history/52896-mozhayskiy-santos-dyument-bratya-rayt-kto-pervym-izobrel-samolet>.
7. *Анохин Г. И. Первый полёт к Северному полюсу на воздушном шаре* [Электронный ресурс] / Г. И. Анохин. – URL: <http://vivovoco.astronet.ru/VV/JOURNAL/VRAN/ANDR/ANDR.HTM>.
8. *Таланов А. В. Все о воздушных шарах* [Электронный ресурс] / А. В. Таланов. – URL: <http://www.aerodriving.ru/aerorus>.
9. Первые полеты воздушных шаров в России. Первые официальные полеты человека в России [Электронный ресурс]. – URL: <http://kursak.net/pervye-polety-vozdushnyx-sharov-v-rossii-pervye-oficialnye-polety-cheloveka-v-rossii>.
10. *Бойко Ю. С. Воздухоплавание в изобретениях* / Ю. С. Бойко. – М. : Транспорт, 1999. – 352 с.
11. История транспорта России (IX – начало XXI в.): курс лекций / М. Т. Крючков, А. А. Конов, А. А. Курасова [и др.]. – Екатеринбург : Изд-во УрГУПС, 2010. – 172 с.
12. *Дузь П. История воздухоплавания и авиации в России (период до 1914 г.)* / П. Дузь. – М. : Машиностроение, 1981. – 253 с.
13. Летательные аппараты от древности до наших дней [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.transentry.ru/wots-870-1.html>.
14. Модели летательных аппаратов // История человечества | Исторические факты, события [Электронный ресурс]. – URL: <http://informvest.ru/modeli-letatelnyx-apparatoval.html>.
15. Марей Э. Ж. [Электронный ресурс] / Э. Ж. Марей. – URL: http://www.krugosvet.ru/enc/nauka_i_tehnika/tehnologiya_i_promyshlennost/MARE_ENN_ZHYUL.html.
16. *Лебедев В. В. К 100-летию организации первой в России авиационной организации – (Императорского) Всероссийского аэроклуба* [Электронный ресурс] / В. В. Лебедев // ИВАК История воздухоплавания, авиации и космонавтики – URL: <http://ivak.spb.ru/aeronautics/k-100-letiyu-organizacii-pervoij-v-rossii-aviacionnoj-organizacii-imperatorskogo-vserossijskogo-aerokluba.html>.
17. Можайский Александр Федорович [Электронный ресурс] // Большая биографическая энциклопедия. – URL: http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_biography/84812.
18. Документы о творческой деятельности А. Ф. Можайского // Вестник воздушного флота, 1953, № 12; [Электронный ресурс]. – URL: <http://enc.biblioclub.ru/Termin/1604539>.

ПРАВО И УПРАВЛЕНИЕ

УДК 347.133.4

**А. А. Тюкавкин-Плотников,
С. Б. Тюкавкина-Плотникова***

ВИДЫ ДОВЕРЕННОСТИ

В статье представлены основные классификации доверенности. Выявлены отдельные проблемы правового регулирования представительских правоотношений, возникающих в силу выдачи доверенности; сделаны предложения по совершенствованию норм гражданского законодательства.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: представительство, доверенность, форма доверенности, срок действия доверенности, передоверие.

**А. А. Tyukavkin-Plotnikov,
S. B. Tyukavkina-Plotnikova**

POWER OF ATTORNEY TYPES

In this article, the basic classifications of the power of attorney are presented. Certain problems of legal regulation of legal relations representative arising due to the issuance of a power of attorney have been identified; made proposals to improve the norms of civil legislation.

KEYWORDS: representation, power of attorney, power of attorney form, power of attorney term of validity, retrust.

В научной литературе неоднократно отмечалось значение классификационной работы как вида научной деятельности и, в особенности, результатов этой работы. Юридическая наука и практика давно и успешно используют различные формы классификации для постижения правовых процессов и явлений. Логически и добросовестно классифицированная правовая информация позволяет лучше разобраться в сути исследуемого явления, способствует выявлению несогласованности,

* *Тюкавкин-Плотников Алексей Александрович, кандидат юридических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения.*

Тюкавкина-Плотникова Светлана Борисовна, кандидат географических наук, главный советник отдела по отдельным направлениям государственной гражданской службы управления Губернатора Иркутской области и Правительства Иркутской области по государственной гражданской службе, кадрам и государственным наградам.

противоречий, проблем правового регулирования и определению мер по их устранению [1, с. 58].

В соответствии с п. 1 ст. 185 Гражданского кодекса РФ (далее – ГК РФ) доверенность определяется как письменное уполномочие, выдаваемое одним лицом другому лицу или другим лицам для представительства перед третьими лицами [2]. В свою очередь, буквальное толкование норм п. 1 ст. 182 ГК РФ позволяет многим авторам определять представительство как совершение представителем в пределах имеющихся у него полномочий сделок от имени и в интересах представляемого. В то же время исследователи, занимающиеся проблемами института представительства, неоднократно подчеркивали возможность совершения представителем не только сделок, но и других юридических действий [3, с. 526; 4, с. 124–129]. В соответствии с этим по критерию содержания деятельности представителя можно выделить: классические (традиционные) доверенности на совершение сделок от имени доверителя; нетрадиционные доверенности на совершение иных юридических действий от имени доверителя (например, доверенности на принятие исполнения по сделке, на голосование на общем собрании участников корпорации, на участие в наблюдательном совете, на участие в собрании участников иного гражданско-правового сообщества и др.); смешанного типа доверенности на совершение сделок и иных юридических действий от имени доверителя.

Основная, наиболее часто встречающаяся в литературе классификация доверенностей – это классификация в зависимости от объема и характера выраженных в доверенности полномочий. По данному критерию принято различать генеральные (общие), специальные и разовые доверенности.

Разовой принято считать доверенность, которая уполномочивает представителя на совершение конкретной, строго определенной сделки или иного юридического действия [3, с. 536; 5, с. 429-430; 6, с. 338; 7, с. 293; 8, с. 414]. Представляется, что разовой может быть признана и доверенность на совершение не одного, а нескольких конкретных, строго определенных юридических действий, в том числе сделок. Примером такой доверенности может являться доверенность на участие в общем собрании членов садоводческого товарищества (гаражного кооператива и т. п.) с правом голоса, которая одновременно уполномочивает представителя на передачу товариществу (кооперативу) денежных средств от имени доверителя в счет уплаты членского взноса. Главное, чтобы эти юридические действия совершались одновременно или с небольшими временными промежутками. Специфика разовой доверенности выражается в том, что в ней должны быть отражены существенные

условия и основные элементы сделки (сделок, иных юридических действий), на совершение которой(ых) уполномочен представитель.

Специальная доверенность уполномочивает представителя на совершение однородных сделок и (или) юридических действий. В отличие от разовой доверенности специальная доверенность допускает не просто совершение целого ряда сделок и других юридических действий, а именно юридических действий, определенных родовыми признаками в течение определенного периода времени. Классическим примером специальной доверенности является доверенность на представительство в суде либо в других органах государственной власти или местного самоуправления, доверенность на получение и/или передачу материальных ценностей, в том числе выдаваемая экспедиторам.

Генеральной признается доверенность, которая уполномочивает представителя на совершение широкого круга разнообразных сделок. В качестве наиболее распространенного примера такой доверенности указывают на доверенность на управление имуществом доверителя, а также доверенность, выдаваемую руководителю филиала юридического лица [3, с. 534; 7, с. 414].

Обычно в литературе вопрос о возможной классификации доверенности по ее форме обходят стороной, предпочитая цитировать определение, содержащееся в п. 1 ст. 185 ГК РФ, согласно которому доверенностью признается письменное уполномочие. Крайне редко в литературе встречается постановка вопроса о возможности совершения (выдачи) доверенности в устной форме.

Из определения доверенности следует вывод о ее строгой письменной форме, несоблюдение которой должно повлечь недействительность доверенности. Данный вывод обусловлен природой доверенности, целью которой является подтверждение полномочий представителя. При этом не могут быть признаны доверенностью такие случаи устного уполномочия как передача полномочий представителям (например, продавцу в розничной торговле, кассиру и т. п.) путем создания соответствующей обстановки, подразумевающей наличие представительских отношений, поскольку данные отношения относятся к самостоятельному виду представительства.

В качестве возражения указанной позиции можно сослаться на п. 2 ст. 162 ГК РФ, согласно которому несоблюдение простой письменной формы сделки влечет ее недействительность лишь в случаях, прямо указанных в законе или в соглашении сторон. Но отсутствие в ст. 185 ГК РФ указаний на последствия несоблюдения письменной формы доверенности следует рассматривать в качестве юридико-технического

недостатка, а не в качестве косвенного подтверждения возможности существования доверенности в устной форме.

Другим основанием для возражения может служить ссылка на п. 6 ст. 53 Гражданского процессуального кодекса РФ [9], п. 4 ст. 61 Арбитражного процессуального кодекса РФ [10] и п. 5 ст. 57 Кодекса административного судопроизводства РФ (далее – КАС РФ) [11], согласно которым процессуальные полномочия представителя могут быть определены в устном заявлении доверителя, занесенном в протокол судебного заседания. Однако и здесь, как мы видим, не смотря на устную форму уполномочия, формально соблюдается письменная форма изложения содержания полномочий – путем их фиксации в протоколе судебного заседания. Отличие от классической письменной формы доверенности в данном случае будет выражаться в отсутствии в документе подписи доверителя.

По мнению О. Г. Лазаренковой и В. Н. Сидоровой, в силу определения доверенности как односторонней сделки к ней должны применяться лишь последствия несоблюдения простой письменной формы, предусмотренные п. 1 ст. 162 ГК РФ [12]. Вместе с тем, даже если допустить возможность выдачи доверенности в устной форме, то существование такой доверенности и подтверждение представительских полномочий в отношении третьих лиц в силу правила, закрепленного в п. 1 ст. 162 ГК РФ (о недопустимости использования свидетельских показаний для подтверждения сделки), будет возможным лишь в результате письменной фиксации представительских полномочий.

Из этого можно сделать вывод о строгой (обязательной) письменной форме доверенности, в которой в случаях, предусмотренных законом, допускается отсутствие такого реквизита, как подпись доверителя.

В случаях, указанных в законе, а также по инициативе участников представительского отношения (доверителя и/или представителя) доверенность должна быть нотариально удостоверена. Законом, в частности, предусмотрено нотариальное удостоверение доверенности на совершение сделок, требующих нотариальной формы, на подачу заявлений о государственной регистрации прав или сделок, а также на распоряжение, зарегистрированными в государственных реестрах правами (п. 1 ст. 185.1 ГК РФ); доверенности, выдаваемой в порядке передоверия (кроме доверенностей, выдаваемых юридическими лицами в порядке передоверия руководителям филиалов и представительств этих юридических лиц) (п. 3 ст. 187 ГК РФ); безотзывной доверенности (п. 2 ст. 188.1 ГК РФ); доверенности, выдаваемой от имени нескольких лиц и/или на имя нескольких лиц (ч. 1 ст. 59 Основ законодательства РФ о нотариате) [13]; доверенности, выдаваемой на получение повторного свидетельства о государственной регистрации акта гражданского состо-

яния (п. 2 ст. 9 Федерального закона «Об актах гражданского состояния») [14]; доверенности, выдаваемой гражданином на представление его интересов в административном процессе (п. 8 ст. 57 КАС РФ).

К нотариальному удостоверению приравниваются:

– удостоверение главой местной администрации или специально уполномоченным должностным лицом местной администрации – в отношении доверенности, выдаваемой лицами, зарегистрированными по месту жительства или месту пребывания в населенных пунктах, где нет нотариальных контор (нотариуса);

– удостоверение должностными лицами консульских учреждений РФ;

– удостоверение начальником госпиталя, санатория или другого военно-лечебного учреждения, его заместителем по медицинской части, а при их отсутствии старшим или дежурным врачом – в отношении доверенности, выдаваемой военнослужащим и другими лицами, находящимися на излечении в таких учреждениях;

– удостоверение командиром (начальником) воинской части, соединения, учреждения или военно-учебного заведения – в отношении доверенности, выдаваемой военнослужащим, а в пунктах дислокации этих частей, соединений, учреждений или заведений, где нет нотариальных контор (нотариуса) и других органов, совершающих нотариальные действия, также доверенности работников этих частей, соединений, учреждений или заведений, членов их семей и членов семей военнослужащих;

– удостоверение начальником соответствующего места лишения свободы – в отношении доверенности, выдаваемой лицами, находящимися в местах лишения свободы;

– удостоверение администрацией учреждения социальной защиты населения или руководителем (его заместителем) соответствующего органа социальной защиты населения – в отношении доверенности, выдаваемой совершеннолетними дееспособными гражданами, находящимися в этих учреждениях.

В соответствии с п. 3 ст. 185.1 ГК РФ доверенность на получение заработной платы и иных платежей, связанных с трудовыми отношениями, доверенность на получение вознаграждения авторов и изобретателей, пенсий, пособий и стипендий, а также доверенность на получение корреспонденции, за исключением ценной корреспонденции, может быть удостоверена организацией, в которой доверитель работает или учится, либо администрацией стационарного лечебного учреждения, в котором он находится на излечении. Такое удостоверение не приравнивается к нотариальному и совершается бесплатно. Ранее, до 1 сентября 2013 г. упрощенный порядок удостоверения применялся также в отно-

шении доверенностей на получение вкладов граждан в банках, денежных средств с их банковских счетов.

В случаях, когда на совершение сделки определенным лицом требуется согласие третьего лица (третьих лиц), в том числе государственного органа либо органа местного самоуправления, выдача доверенностей должна сопровождаться получением такого согласия. Так, согласно ГК РФ попечители должны дать согласие на совершение сделок, в том числе на выдачу доверенностей несовершеннолетними в возрасте от 14 до 18 лет (п. 1 ст. 26 ГК РФ), гражданами, ограниченными в дееспособности (ч. 3 п. 1 и ч. 2 п. 2 ст. 30 ГК РФ). Согласно п. 2 ст. 21 Федерального закона «Об опеке и попечительстве» выдаче опекуном доверенностей от имени подопечного должно предшествовать предварительное разрешение органа опеки и попечительства [15].

Причем согласие на выдачу доверенностей по общему правилу не должно рассматриваться в качестве предварительного согласия на саму сделку (сделки), которые уполномочен совершить представитель. Исключением будут являться случаи согласования выдачи разовой доверенности на совершение конкретной сделки (сделок), предмет которой (которых) определен в доверенности.

По числу лиц, участвующих на одной из сторон или на каждой стороне представительского правоотношения, возникающего в силу выдачи доверенности, доверенности можно разделить на доверенности с одним лицом на каждой из сторон представительского правоотношения и доверенности с множеством лиц на одной из сторон или на каждой стороне представительского правоотношения.

В настоящее время п. 5 и 6 ст. 185 ГК РФ предусматривают как возможность выдачи доверенности несколькими доверителями, так и возможность выдачи доверенности нескольким представителям. Данные нормы получили свое развитие в Методических рекомендациях по удостоверению доверенностей (п. 3.10–3.12, 7.2, 10.2–10.6) [16].

Если доверенность выдана несколькими доверителями совместно, то смерть, признание недееспособным, ограниченно дееспособным или безвестно отсутствующим хотя бы одного из граждан – доверителей, прекращение юридического лица, являющегося одним из доверителей, введение в отношении хотя бы одного из доверителей процедур внешнего управления, конкурсного производства либо признание гражданина – доверителя банкротом, а также отмена доверенности хотя бы одним из доверителей влекут прекращение действия доверенности. При этом в случае желания сохранить полномочия представителя со стороны остальных доверителей они должны выдать этому представителю новую доверенность.

В случае выдачи доверенности нескольким представителям возможны две ситуации: (1) когда полномочия каждого представителя являются самостоятельными (каждый из представителей действует самостоятельно); (2) когда представители действуют совместно. По умолчанию (при отсутствии прямо выраженного указания на совместное представительство) доверенность считается выданной с правом раздельного осуществления полномочий каждым из упомянутых в ней представителей.

В первом случае выбытие из представительских правоотношений одного из представителей (по причине отмены его полномочий доверителем, отказа представителя от полномочий, прекращения юридического лица – представителя, смерть гражданина – представителя, признание его недееспособным, ограниченно дееспособным или безвестно отсутствующим, введение в отношении представителя процедур внешнего управления, конкурсного производства либо признание гражданина – представителя банкротом) не влечет прекращение доверенности. Действие доверенности в этом случае прекратится только в отношении конкретного выбывшего представителя.

Во втором случае выбытие из представительских правоотношений одного из представителей, наоборот, повлечет за собой прекращение доверенности в целом, в отношении всех представителей. Однако в ч. 2 п. 126 Постановления Пленума Верховного Суда РФ говорится, что в случае, когда по условиям доверенности полномочия должны осуществляться совместно, отмена доверенности в отношении одного представителя влечет прекращение доверенности только в отношении него [17]. Возможно, такой вывод был сделан вследствие встречающегося в литературе ошибочного понимания выражения полномочий по доверенности на совместные действия представителей как «общего волеизъявления, которое может выражаться как в совместном подписании документов и необходимости присутствия при совершении сделок всех представителей, так и в совершении действий, предусмотренных доверенностью, любым представителем, указанным в доверенности» [18].

Думается, что данное исключение из указанного правила в отношении случая отмены полномочия одного из представителей ничем не обосновано. Поэтому в случае, когда по условиям доверенности все представители должны действовать совместно, выбытие из представительских правоотношений хотя бы одного из них всегда должно прекращать действие доверенности, независимо от оснований выбытия. При наличии желания доверителя сохранить полномочия остальных представителей он должен выдать оставшимся представителям новую доверенность. Такого же мнения придерживается Е. Л. Невзгодина [19].

В зависимости от срока полномочий представителя все доверенности можно разделить на срочные (выданные на определенный срок) и бессрочные (выданные без указания срока действия доверенности или с прямым указанием на бессрочный характер полномочий представителя). Исторически, в качестве общего правила нормативно закреплен срочный характер полномочий. Причем в силу правила, установленного ч. 1 п. 1 ст. 186 ГК РФ доверенность без указания срока ее действия будет считаться выданной на один год (по терминологии закона – сохраняет силу в течение одного года со дня ее подписания).

До 1 сентября 2013 г. максимальный срок доверенности для совершения юридических действий на территории Российской Федерации составлял три года. В настоящее время ограничений для срока полномочий представителя не установлено. До настоящего времени ни в законодательстве, ни в литературе не предпринимались попытки обосновать необходимость отказа от установления максимальных границ срока действия доверенности. Считаем, что трехлетний срок был вполне оптимальным. В самом крайнем случае можно было вести речь об увеличении срока полномочий представителя по доверенности максимум до пяти лет.

Максимальный срок действия доверенности, по нашему твердому убеждению, способствует устраниению, нивелированию иррациональности человеческой природы. Ведь вполне можно допустить в будущем возникновение ситуации, когда выдана специальная доверенность (например, на осуществление процессуального представительства) сроком на 25 лет; представитель совершил определенные действия, после чего доверитель посчитал, что доверенность автоматически прекратила свое действие, и благополучно забыл о ее существовании, а через 15–20 лет с удивлением узнал о законности действий (к примеру, о подписании от его имени мирового соглашения) своего представителя, о котором он и думать забыл. По этой причине, сама постановка вопроса об отказе от максимального срока действия доверенности возможна только в отношениях, связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, в том числе в отношениях коммерческого представительства.

Строго говоря, действующая редакция п. 1 ст. 186 ГК РФ, не устанавливающая максимальных временных границ действия доверенности, фактически делает бессмысленным содержащийся в ней косвенный запрет на бессрочную доверенность. Это объясняется тем, что в силу п. 1 ст. 188 ГК РФ действие любой доверенности в любом случае ограничено периодом жизни (существования) доверителя и представителя. И чем тогда доверенность, выданная на срок жизни доверителя или на срок жизни представителя (а ч. 2 ст. 190 ГК РФ

допускает установление таких сроков) или, к примеру, на 100 лет, будет отличаться от бессрочной доверенности?

Объективности ради, следует указать, что, по мнению Н. Ю. Рассказовой, срок доверенности не может определяться указанием на событие, т. к. доверенность обращена к третьим лицам, которые должны иметь возможность установить, действует ли она, сверяясь исключительно с текстом доверенности [6, с. 339]. Считаем, что указанный вывод ничем не обоснован. Более того, доказать, к примеру, факт жизни представительства или действие периода судоходства (в случае, когда с ним связано действие доверенности) не представляет особых затруднений. Дополнительные (но вполне разрешимые) трудности могут возникнуть с доказыванием факта жизни доверителя. Но в этом и состоит особенность сроков, определяемых указанием на событие, – бремя доказывания их наступления или прекращения лежит на заинтересованной стороне, которой в данном случае в отношении третьего лица будут представитель и доверитель.

Что касается возможности выдачи бессрочной доверенности, то в соответствии с п. 2 ст. 186 ГК РФ таковая допускается только в случае, когда доверенность уполномочивает представителя на совершение действий за границей и при условии ее обязательного нотариального удостоверения.

Не вполне понятно, как быть, если доверенность, не содержащая указания о сроке ее действия, предусматривает совершение действий представителем как на территории Российской Федерации, так и за ее пределами? Очевидно, при ответе на данный вопрос следует исходить из общего смысла ст. 186 ГК РФ, в соответствии с которым полномочия представителя на совершение юридических действий на территории Российской Федерации прекратятся по истечении 1 года с момента подписания доверенности. При этом сама доверенность в части полномочий на совершение юридических действий за рубежом сохранит свою юридическую силу.

По основаниям выдачи следует различать первоначальную доверенность (доверенность, содержащую первоначальное полномочие) и производную доверенность (доверенность, выданную в порядке передоверия).

По общему правилу, закрепленному в п. 1 ст. 187 ГК РФ лицо, которому выдана доверенность, должно лично совершать те юридические действия, на которые оно уполномочено. Другими словами, если иное не установлено содержанием доверенности, то это означает запрет на выдачу производных доверенностей. Но запрет не абсолютный, поскольку закон допускает передоверие представителем своих полномочий другому лицу, если такое передоверие объясняется силою обстоя-

тельств для охраны интересов выдавшего доверенность лица и доверенность не содержит прямого запрета на передоверие. Согласно п. 3 ст. 188.1 ГК РФ представитель по безотзывной доверенности не может передоверить третьему лицу совершение действий, на которые он уполномочен, даже если понуждается к этому силою обстоятельств для охраны интересов доверителя, если иное не предусмотрено в доверенности. Также запрещено передоверие полномочий по доверенностям на получение заработной платы и иных платежей, связанных с трудовыми отношениями, на получение вознаграждения авторов и изобретателей, пенсий, пособий и стипендий или на получение корреспонденции, удостоверенных организацией, в которой доверитель работает или учится, либо администрацией стационарного лечебного учреждения, в котором он находится на излечении (п. 5 ст. 187 ГК РФ). Вместе с тем, если указанные доверенности нотариально удостоверены, то закон не запрещает передоверия содержащихся в них полномочий.

По форме волеизъявления доверителя выделяются доверенности, совершенные лично, и доверенности, совершенные третьим лицом от имени доверителя.

По общему правилу полномочие, содержащееся в доверенности должно, должно напрямую исходить от доверителя. Однако от имени несовершеннолетних граждан, не достигших возраста 14 лет, и граждан, признанных недееспособными, доверенности выдают опекуны (п. 1 ст. 28, п. 2 ст. 29 ГК РФ).

Кроме того, в случаях, когда доверитель вследствие физического недостатка, болезни или неграмотности не может собственноручно подписать доверенность, то по его просьбе это может сделать другой гражданин (рукоприкладчик), с ее (подписи, а не доверенности) обязательным нотариальным удостоверением и указанием причин, в силу которых совершающий сделку не мог подписать ее собственноручно (п. 3 ст. 160 ГК РФ). Закон разрешает удостоверять подпись рукоприкладчика в доверенностях на получение заработной платы и иных платежей, связанных с трудовыми отношениями, на получение вознаграждения авторов и изобретателей, пенсий, пособий и стипендий или на получение корреспонденции, организацией, в которой доверитель работает или учится, либо администрацией стационарного лечебного учреждения, в котором он находится на излечении.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Баранов В. М. Классификация в российском законодательстве (теоретико-прикладное исследование) : монография / В. М. Баранов, А. П. Кузнецов, Н. Н. Маршакова ; под ред. А. П. Кузнецова. – М. : Юрлитинформ, 2014. – 160 с.*

2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) : федеральный закон от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ (ред. от 07.02.2017) // Собрание законодательства РФ. 1994. № 32, ст. 3301.
3. Гражданское право : учеб. : в 3 т. Т. 1 / под ред. А. П. Сергеева. – М. : ТК Велби, 2008. – 1008 с.
4. *Рясенцев В. А.* Представительство и сделки в современном гражданском праве / В. А. Рясенцев. – М. : Статут, 2006. – 603 с.
5. *Белов В. А.* Гражданское право : Общая и особенная части : учеб. / В. А. Белов. – М. : АО «Центр ЮрИнфоП», 2003. – 960 с.
6. Гражданское право : учеб. : в 3 т. Т. 1 / под ред. Ю. К. Толстого. 7-е изд., перераб. и доп. – М. : Проспект, 2011. – 784 с.
7. Гражданское право : учеб. : в 2 т. Т. 1 / под ред. Б. М. Гонгало. – М. : Статут, 2016. – 511 с.
8. Гражданское право : учеб. : в 2 т. Т. I : Общая часть. Вещное право. Наследственное право. Интеллектуальные права. Личные неимущественные права / отв. ред. Е. А. Суханов. 2-е изд., стереотип. – М. : Статут, 2011. – 958 с.
9. Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации : федеральный закон от 14 ноября 2002 г. № 138-ФЗ (ред. от 19.12.2016) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 46, ст. 4532.
10. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации : федеральный закон от 24 июля 2002 г. № 95-ФЗ (ред. от 19.12.2016) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 30, ст. 3012.
11. Кодекс административного судопроизводства Российской Федерации : федеральный закон от 08 марта 2015 г. № 21-ФЗ (ред. от 03.07.2016) // Собрание законодательства РФ. 2015. № 10, ст. 1391.
12. *Лазаренкова О. Г.* Некоторые спорные вопросы обновленного законодательства об удостоверении доверенности / О. Г. Лазаренкова, В. Н. Сидорова // Нотариус. 2015. № 3. С. 22–25.
13. Основы законодательства Российской Федерации о нотариате : утв. ВС РФ 11 февраля 1993 г. № 4462-1 (ред. от 03.07.2016) // Ведомости СНД и ВС РФ. 1993. № 10, ст. 357.
14. Об актах гражданского состояния: Федер. закон от 15 нояб. 1997 г. № 143-ФЗ (ред. от 03.07.2016) // Собрание законодательства РФ. 1997. № 47, ст. 5340.
15. Об опеке и попечительстве: Федер. закон от 24 апр. 2008 г. № 48-ФЗ (ред. от 28.11.2015) // Собрание законодательства РФ. 2008. № 17, ст. 1755.
16. Методические рекомендации по удостоверению доверенностей : утв. решением Правления ФНП от 18 июля 2016 г. (протокол № 07/16) [Электрон. ресурс]. [М.], 2016. Документ опубликован не был. Доступ из справ.-прав. системы «КонсультантПлюс».
17. О применении судами некоторых положений раздела I части первой Гражданского кодекса Российской Федерации: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 23 июня 2015 г. № 25 // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2015. № 8.
18. *Темникова Н. А.* Положения ГК РФ о доверенности нескольких лиц и нескольким лицам / Н. А. Темникова // Нотариус. – 2015. – № 4. – С. 16–19.
19. *Невзгодина Е. Л.* Множественность лиц в доверенности: новеллы гражданского законодательства Российской Федерации / Е. Л. Невзгодина // Вестник Омского университета. – 2014. – № 1 (71). – С. 190–193.

УДК 347.6

Е. Н. Афанасова, О. В. Недорубкова*

**ОБРАЩЕНИЕ КАК ОСНОВНОЙ СПОСОБ ВЫЯВЛЕНИЯ
ФАКТОВ НАРУШЕНИЯ ПРАВ ДЕТЕЙ
(по материалам Аппарата Уполномоченного
по правам ребенка в Иркутской области)**

Рассматривается работа с обращениями в качестве одного из способов выявления фактов нарушения прав детей. Использованы материалы Аппарата Уполномоченного по правам ребенка в Иркутской области.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: нарушение прав детей, Уполномоченный по правам ребенка в Иркутской области.

E. N. Afanasova, O. V. Nedorubkova

**THE ADDRESS AS THE MAIN WAY OF IDENTIFICATION
OF THE FACTS OF VIOLATION OF THE RIGHTS
OF CHILDREN**

**(on materials of the office of the ombudsman for children
in the Irkutsk region)**

The article discusses the work with addresses as a means of identifying facts of violation of children's rights. Used materials of the Ombudsman for the rights of the child in the Irkutsk region.

KEYWORDS: violations of the rights of children, the Ombudsman for Children in the Irkutsk region.

Деятельность Уполномоченного дополняет существующие средства защиты прав ребенка, не отменяя пересмотра компетенции государственных органов, обеспечивающих защиту и восстановление нарушенных прав ребенка.

* *Афанасова Елена Николаевна, кандидат исторических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения.*

Недорубкова Оксана Викторовна, начальник отдела методологического обеспечения Министерства по регулированию контрактной системы в сфере закупок Иркутской области.

Уполномоченный осуществляет сбор, изучение и анализ информации о нарушении прав ребенка, содержащейся в материалах, получаемых от органов государственной власти Иркутской области, органов местного самоуправления, а также в обращениях граждан, общественных и иных некоммерческих организаций, в сообщениях средств массовой информации.

Основным источником информации о нарушении прав и законных интересов детей являются обращения. Они поступают в виде писем, электронных сообщений, обращений по телефону и в ходе личных приемов.

В Интернете функционирует официальный сайт Уполномоченного по правам ребенка в Иркутской области <http://irdeti.ru/>, в котором создан раздел «Обратная связь», имеющий вкладку «Онлайн приемная», через которую предусмотрена возможность задать вопрос Уполномоченному. С ответом на заданный вопрос могут ознакомиться все заинтересованные лица. На официальном сайте размещен банер «Детский телефон доверия» (бесплатный номер 8-800-2000-122, 8-800-3504-050).

Порядок подачи Уполномоченному обращений и их рассмотрение Уполномоченным регулируется Федеральным законом от 2 мая 2006 г. № 59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации» [1].

По результатам изучения и анализа информации о нарушении прав ребенка, обобщения итогов рассмотрения жалоб и иных обращений Уполномоченный вправе:

- направить органам государственной власти Иркутской области, органам местного самоуправления, должностным лицам, организациям свои замечания и предложения, относящиеся к обеспечению защиты прав ребенка, совершенствованию административных процедур;

- вносить в Законодательное собрание Иркутской области в порядке реализации права законодательной инициативы проекты законов Иркутской области по вопросам защиты прав ребенка, организации и деятельности Уполномоченного; обращаться к субъектам права законодательной инициативы в Государственной думе Федерального собрания Российской Федерации с предложениями о разработке проектов федеральных законов по вопросам прав ребенка;

- направить органам государственной власти Иркутской области, органам местного самоуправления предложения по совершенствованию нормативных правовых актов Иркутской области по вопросам защиты прав ребенка;

- обратиться в Законодательное собрание Иркутской области с предложением о проведении депутатских слушаний по фактам нару-

шения права ребенка, а также непосредственно либо через своего представителя участвовать в проводимых депутатских слушаниях.

Если в 2011 г. на имя Уполномоченного поступило 654 обращений, то в 2012 г. – уже 1 112, в 2013 г. – 1 037, в 2014 г. – 1 118, а в 2015 г. – 1 425 обращений и жалоб. Динамика количества поступивших обращений представлена на рис. 1.



Рис. 1. Динамика поступления обращений в 2011–2015 гг.

Сравнение количества обращений, поступивших в адрес Уполномоченного, показывает, что при относительно равных показателях 2012–2014 гг. отмечается значительный рост в 2015 г. (на 7,5 %, или в 2,5 раза от рассмотренных обращений в 2011 г. – в первом году деятельности Уполномоченного в субъекте).

В 2015 г. поступило 21 коллективное обращение (в 2013 г. – 12, в 2014 г. – 22 жалобы) по различным вопросам, касающимся защиты прав детей.

В общем числе обращений 2015 г. традиционно преобладают письменные – 651, затем – принятые по телефону доверия – 305, устные – 465, из которых на личном приеме Уполномоченного – 244. В 2014 г. письменных обращений поступило больше на 25, устных – в 2 раза меньше, по телефону доверия – меньше на 100. Долевые показатели обращений, в зависимости от способа поступления, представлены на рис. 2.

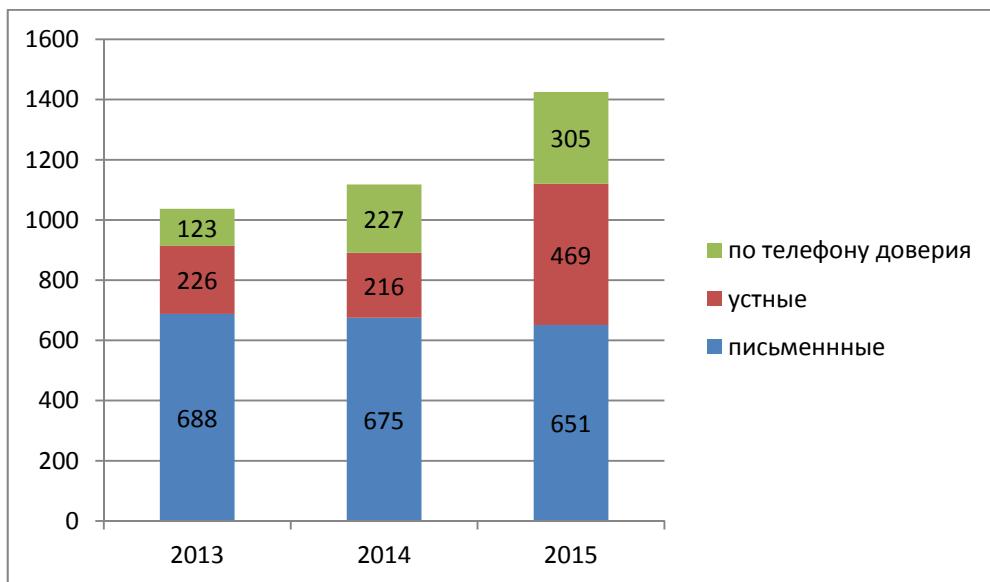


Рис. 2. Способы подачи обращений Уполномоченному по правам ребенка в Иркутской области за 2013–2015 гг.

Анализ способа подачи обращений показал, что в 2015 г. доля письменных (традиционных) обращений сохранилась практически на уровне предыдущих лет, показывая незначительное снижение на 3,6 % по отношению к 2014 г. и на 5,4 % по отношению к 2013 г.

Напротив, в общем объеме поступающих в адрес Уполномоченного обращений доля устных и поступивших по телефону доверия сообщений в 2015 г. возросла и составила 54,3 %. В 2014 г. этот показатель составлял 39,6 %, а в 2013 г. – только 33,7 % от общего числа обращений. Таким образом, доступность устного приема была оценена заявителями как положительная мера в организации работы Уполномоченного.

Варьируется активность поступления обращений и в зависимости от календарного периода (рис. 3). Если в начале года и перед началом учебного года отмечается некоторая стабильность, то в каникулярный период (период оздоровительных кампаний) доля обращений обычно снижается. Такая тенденция отмечалась в течение 2012–2014 гг. Однако в 2015 г. ситуация поменялась: в течение года доля поступающих жалоб не снижалась, а увеличивалась из квартала в квартал, что связано, прежде всего, с кризисной ситуацией и снижением уровня жизни социально незащищенных и неблагополучных семей.

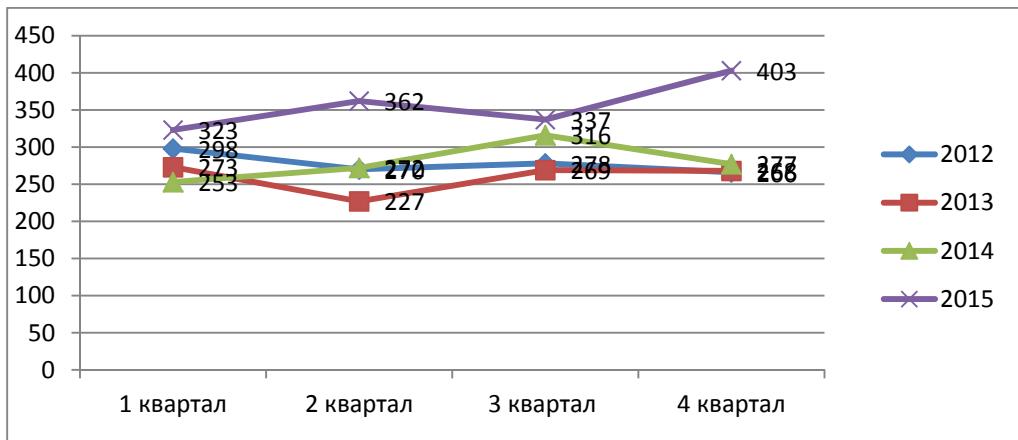


Рис. 3. Динамика поступления обращений в течение года за период 2012–2015 гг.

Наибольшее количество обращений в 2015 г. составляют обращения, касающиеся нарушения прав детей на образование (16 %), в том числе при предоставлении дошкольного образования (4,5 %), жилищных (17 %) и имущественных (8 %) прав детей, нарушений прав ребенка со стороны родителей по воспитанию, содержанию, обеспечению общения ребенка с отдельно проживающим родителем (21 %). По-прежнему высокие показатели обращений наблюдаются в области социальной поддержки семьи (12 %), нарушений прав детей-инвалидов (6 %) и охраны здоровья (4 %).

Более детальное рассмотрение этой структуры показывает, что в каждом блоке проблем имеются свои «лидеры».

В блоке семейных проблем – это внутрисемейные конфликты: установление порядка общения с ребенком, определение места жительства, лишение родительских прав (41 % от общего числа обращений данной тематики); неблагополучие в семье: проживание ребенка в семье, находящейся в трудной жизненной ситуации, в неполной семье (23 %).

В блоке социальных вопросов – вопросы жизнеустройства детей: нахождение ребенка в семье, находящейся в социально опасном положении, установление опеки (попечительства), надлежащее выполнение опекунских обязанностей, устройство ребенка в государственное учреждение, вопросы соблюдения прав детей при помещении детей в интернатные учреждения на общение с братьями, сестрами, близкими родственниками (50 % от общего числа обращений данной тематики).

В блоке жилищных и имущественных вопросов – нарушение жилищных прав детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей, и выселение семей с детьми из ветхого и аварийного жилья, из жилья по договору социального найма, отчуждение имущества, принадлежащего несовершеннолетним (28 %).

В блоке образовательных проблем – более половины занимают вопросы конфликтов в образовательных учреждениях (43 %), второе место заняли вопросы соблюдения прав детей-инвалидов и детей с ОВЗ на получение образования (26 %) и вопросы предоставления дошкольного образования.

В блоке охраны детского здоровья лидируют качество и своеевременность получения детьми медицинской помощи (60 %).

В блоке безопасности жизнедеятельности – правонарушения и преступления против детей (44 %): причинение физических и нравственных страданий, жестокое обращение в семье, нарушение прав на половую неприкосновенность; нарушение процессуальных прав: несоблюдение прав детей при ведении следственных мероприятий, в судопроизводстве, при отбывании наказания в местах лишения свободы, жалобы на действия (бездействия) сотрудников органов власти, учреждений, организаций (30 %).

Остальные обращения, поступившие в 2015 г., касались вопросов миграционного законодательства, трудовых правоотношений.

Следует отметить, что показательными являются данные о том, какие органы власти затрагиваются в обращениях в связи с нарушением прав детей. В 2015 г. значительно возросло число жалоб на органы власти регионального уровня и подведомственные им учреждения, что связано прежде всего с изменением компетенции между органами муниципального и регионального уровня. Сравнение показателей представлено в табл. 1.

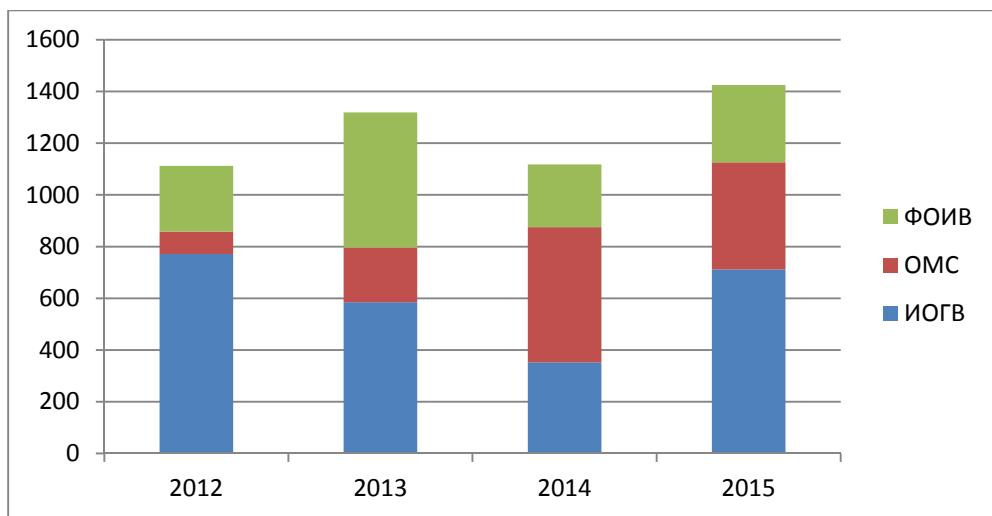
Таблица 1

Распределение обращений по уровням власти

Органы власти	Год						
	2012	2013	Изменения к предыдущему периоду, %	2014	Изменения к предыдущему периоду, %	2015	Изменения к предыдущему периоду, %
Исполнительные органы государственной власти области	771	585	-24,1	352	-39,8	712	+102,3
Органы местного самоуправления	87	211	+142,5	523	+147,9	414	-20,9
Территориальные подразделения федеральных органов власти	254	261	+2,8	243	-6,9	299	+23
Всего	1112	1037	-6,7	1118	+7,8	1425	+27,5

Анализ обращений показывает, что в 2013–2014 гг. доля жалоб на действия органов местного самоуправления, представляющих опеку и попечительство, заметно увеличилась по сравнению с предыдущими периодами, почти в 1,5 раза ежегодно. Изменение ситуации и снижение случаев обжалования действий органов местного самоуправления произошло в 2015 г. в связи с активной реализацией в муниципальных образованиях Указов Президента Российской Федерации, связанных с обеспечением детей местами в дошкольных учреждениях. В 2014 г. произошло реформирование системы управления в сфере социальной защиты, опеки и попечительства, системы управления в сфере здравоохранения: значительная часть полномочий была передана с муниципального на региональный уровень. Как следствие, предметом обжалования стали действия должностных лиц исполнительных органов власти региона.

Согласно статистическим показателям, в 2015 г. в адрес руководителей органов исполнительной власти, органов местного самоуправления направлено более 65 заключений, содержащих рекомендации относительно возможных и необходимых мер по восстановлению нарушенных прав ребенка и предотвращению подобных нарушений в дальнейшем (2012 г. – 40, 2013 г. – 15, 2014 г. – 59). Соответственно, по результатам рассмотрения в 2015 г. 1 425 обращений составлено 65 заключений, или 4,6 %, в 2014 г. по 1 118 обращениям – 59 заключений, или 5,3 %, а в 2013 г. по 1 037 обращениям – 15 заключений, или 1,5 %. Соотношение числа обращений представлено на рис. 4.



*Рис. 4. Соотношение числа обращений от различных субъектов:
ФОИВ – Федеральные органы исполнительной власти; ОМС – Органы местного самоуправления; ИОГВ – Исполнительные органы государственной власти области*

В 2015 г. не изменилось соотношение в категориях обратившихся граждан к Уполномоченному, большинство составляют законные представители несовершеннолетних (родители, опекуны, усыновители) – 915 чел. (64,2 % от общего числа заявителей, в 2014 г. – 64,3 %). Пользуются самостоятельным правом обжалования и несовершеннолетние – 151 чел., а также иные граждане и организации – 158 чел. Стабильным на протяжении 2013–2015 гг. остается число заявителей – руководителей детских учреждений (около 7 % от общего числа заявителей), а также родственников детей, не являющихся законными представителями (12,5 %). Сравнительные данные представлены в табл. 2.

Таблица 2
Распределение обращений по категориям заявителей в 2013–2015 гг.

Заявитель	2013		2014		2015	
	количество	%	количество	%	количество	%
Законные представители:						
– родители, в том числе многодетные родители	583	56,2	719	64,3	915	64,2
– опекуны (приемные родители)	489	47,2	636	56,9	821	57,6
– 75	7,2		83	7,4	94	6,6
Руководители детских учреждений	19	1,8	20	1,8	19	1,4
Дети-сироты и дети, оставшиеся без попечения родителей, лица из числа детей-сирот, в том числе выпускники детских домов и школ-интернатов	65	6,3	99	8,9	120	8,4
Несовершеннолетние	28	2,7	29	2,6	31	2,2
Родственники детей	131	12,6	154	13,8	175	12,3
Представители общественных партий, организаций и приемных	12	1,2	6	0,5	4	0,2
Средства массовой информации	2	0,2	2	0,2	3	0,2
Иные граждане и организации	210	20,2	89	7,9	158	11,1
Всего	1 037	100	1 118	100	1 425	100

При выявлении конкретных нарушений прав и законных интересов детей Уполномоченным принимаются меры к их восстановлению. Так, за пять лет работы в 776 случаях право ребенка было восстановле-

но, в 153 случаях восстановлено частично, в 121 случаях была оказана помощь законному представителю в восстановлении нарушенных прав и интересов ребенка (подготовка процессуальных документов, жалоб, заявлений и т. д.).

На основе анализа задач, возложенных на Уполномоченного по правам ребенка, а также переданных для их решения полномочий можно сделать вывод, что созданный в целях защиты прав несовершеннолетних дополнительный механизм обладает всеми основными признаками государственного органа, не влекущего пересмотра компетенции государственных органов, обеспечивающих защиту и восстановление нарушенных прав ребенка.

Рассмотрение обращений граждан является одним из основополагающих направлений деятельности Уполномоченного по правам ребенка в Иркутской области по выявлению и устраниению нарушений Федерального законодательства, законодательства Иркутской области в сфере прав и интересов детей, профилактики безнадзорности и правонарушений. При этом особое внимание уделяется повышению эффективности уровня внесудебной защиты прав ребенка, оказанию максимальной помощи в восстановлении нарушенных прав и предупреждению нарушений прав несовершеннолетних. Обращения граждан к Уполномоченному являются основным источником информации, работа с ними позволяет определять наиболее актуальные проблемы в сфере реализации прав и интересов детей, предлагать возможные варианты решения.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации: федер. закон от 2 мая 2006 г. № 59-ФЗ.
2. Об Уполномоченном по правам ребенка в Иркутской области: закон Иркутской области от 12 июля 2010 г. № 71-ОЗ.
3. Семенова С. Н. Доклад Уполномоченного по правам ребенка в Иркутской области «По вопросам соблюдения прав ребенка в Иркутской области в 2014 году» / С. Н. Семенова. – Иркутск : Весь Иркутск, 2015. – 220 с.
4. Семенова С. Н. Доклад Уполномоченного по правам ребенка в Иркутской области «По вопросам соблюдения прав ребенка в Иркутской области в 2015 году» / С. Н. Семенова. – Иркутск : Весь Иркутск, 2016. – 140 с.

УДК 811

А. М. Павленко, А. Я. Якобсон*

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ЯЗЫК КАК ИНСТРУМЕНТ КЛИЕНТООРИЕНТИРОВАННОСТИ

Раскрывается содержание понятия «клиентоориентированность». Организационный аспект рассматривается на примере деятельности ВСЖД. Развитие национального языка в регионе увязывается с повышением степени клиентоориентированности.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: клиентоориентированность, роль национального языка, повышение рентабельности перевозок.

A. M. Pavlenko, A. Ya. Yakobson

THE NATIONAL LANGUAGE AS AN INSTRUMENT OF CUSTOMER ORIENTATION

The content of the concept of “customer-oriented” is disclosed. The organizational aspect is considered on the example of the East-Siberian Railway. The development of the national language in the region is linked with the increase in the degree of client orientation.

KEYWORDS: customer orientation, the role of the national language, increasing the profitability of transport.

В сложившихся экономических обстоятельствах перед компаниями в России встала серьезная задача: выстраивание долгосрочных партнерских отношений со своими клиентами. Очевидно, что для решения этой задачи необходимо выстраивать определенную стратегическую модель управления, ключевое место в которой многие специалисты отводят именно клиентоориентированности [1–6].

Сегодня многие российские компании стремятся быть клиентоориентированными, все большее внимание они придают процессу выстраивания системы по удовлетворению потребностей клиента. Как никогда раньше стало актуальным отслеживать изменения потребностей

* *Павленко Альбина Михайловна, аспирант Иркутского государственного университета путей сообщения.*

Якобсон Анатолий Яковлевич, доктор географических наук, профессор Иркутского государственного университета путей сообщения.

клиентов, уделять внимание повышению качества и, как следствие, ценности услуг и продуктов.

В одной из крупнейших транспортных компаний мира – ОАО «Российские железные дороги» – клиентоориентированность с 2010 г. входит в число официально провозглашённых корпоративных компетенций наряду с обеспечением безопасности движения поездов, повышением качества предоставляемых услуг, ответственностью, креативностью, инновационностью и лидерством.

Более того, руководители компании заявляют, что главным критерием для оценки эффективности и качества работы компании является именно удовлетворение требований клиентов. И это не просто слова, а текущий тренд и приоритет развития компании на ближайшие годы.

В чем выражается клиентоориентированность на железной дороге? В части грузовых перевозок – в привлечении на железную дорогу дополнительных грузов с других видов транспорта (автомобильного, авиационного, водного). Для этого грузоотправителям необходимы простота взаимодействия с ОАО «РЖД» с точки зрения подачи заявок и оформления заказов, возможность получения информации о местонахождении грузов в режиме онлайн, доставка грузов строго по расписанию, формирование маршрутных перевозок и т. п. И это далеко не полный перечень того, что сейчас реализуется в компании, но это именно те вещи, на которые делается основной упор.

Клиентоориентированность в грузовых перевозках – это также взаимодействие с потенциальными клиентами – производителями продукции, которые зависят от поставок сырья и комплектующих, а в дальнейшем – от транспортировки конечного продукта к рынкам сбыта.

Клиентоориентированность в части пассажирских перевозок – это, прежде всего, доступность железнодорожного транспорта для граждан. На мероприятия по совершенствованию услуг пассажирского комплекса ОАО «РЖД» направляет огромные финансовые средства, объясняя это тем, что без этих мероприятий, порой весьма затратных, выиграть в конкурентной борьбе за пассажира не представляется возможным.

И действительно, в компании проводится масса мероприятий, направленных на привлечение пассажиров. Да, за последние два-три года заметно выросло качество услуг. Но является ли качественный сервис единственным признаком клиентоориентированности бизнеса? Очевидно, нет.

Тенденции последних лет говорят о том, что с каждым годом в России (как и во всем мире) растут требования потребителей к индивидуальному обслуживанию. В таких условиях большие компании, которые стремятся к высокопроизводительным процессам, включая клиентский сервис, уступают своим конкурентам.

А между тем именно у компании «Российские железные дороги» такие преимущества есть. Ведь несмотря на всю вертикальную централизацию холдинг все еще имеет горизонтальные связи. Взять хотя бы филиалы ОАО «РЖД». Один филиал значительно отличается от другого: географически, политически, экономически, социально и даже культурно. И именно эти отличия (а точнее грамотное их использование) могут послужить на благо развития клиентоориентированности.

Если говорить именно о пассажирских перевозках, то на этих особенностях формируется и образ клиента (или пассажира) того или иного филиала.

Рассмотрим этот феномен на примере конкретного филиала ОАО «РЖД» – Восточно-Сибирской железной дороги. Здесь был взят курс на клиентоориентированность и реализуется ряд масштабных проектов для внедрения принципов этого нового подхода в экономике.

В чем ее главное отличие от других филиалов? В частности, в том, что магистраль в значительной степени проходит по территории Республики Бурятия, где является субъектообразующим предприятием.

Одной из отличительных особенностей этой республики является тенденция к использованию и развитию национального языка.

Язык – это духовная основа существования любой нации. Он является величайшей национальной ценностью. Сохранение и развитие нации прежде всего связано с сохранением и функционированием ее языка.

Республика Бурятия – уникальный субъект Российской Федерации. Ее культура представляет собой яркий пример симбиоза культур народов Азии и Европы. Формирование культуры Бурятии шло параллельно с развитием устоев общественной жизни в Забайкалье. Свой вклад в эту культуру внесли многие племена и народы, на протяжении тысячелетий сменявшие друг друга на этой территории. В ней нашли отражение культурные ценности, идеалы и нормы кочевой цивилизации, северных лесных охотников, европейских народов. В результате взаимодействия и взаимопроникновения этих культурных традиций они оказались тесно переплетены, что нашло отражение в быту, привычках, нормах общественной морали, искусстве.

Культура бурятского народа постепенно становится известной в России и в остальных странах. Этому способствует активная деятельность по ее сохранению и популяризации, которую осуществляет бурятская интеллигенция. А также деятельность обществ бурятской культуры, которые в настоящее время функционируют в Москве, Санкт-Петербурге, Киеве, Иркутске. Бурятская диаспора живет в Китае, Монголии, Америке, Европе, Австралии и т. д.

Язык бурятского народа, претерпев влияния других языков, тем не менее не утратил своего строя, живости и выразительности.

Более того, бурятский язык охраняется законодательством. Закон «О языках Республики Бурятия», действующий в республике, охватывает все сферы языкового общения, подлежащие правовому регулированию, и не регламентирует использование языка в межличностных неофициальных отношениях, при отправлении религиозных и культовых обрядов.

Согласно общему положению (ст. 1), государственными языками Республики Бурятия являются бурятский и русский языки.

При этом в Республике Бурятия всем желающим овладеть бурятским языком гарантируется обучение бурятскому языку до уровня, необходимого для выполнения служебных обязанностей.

Национальный язык прочно вошел в официальную жизнь республики. Тексты документов (бланков, печатей, штампов, штемпелей) и вывесок с наименованиями государственных органов, организаций оформляются на русском и бурятском языках, равно как и наименования населенных пунктов, улиц, площадей.

При этом, хотя делопроизводство в сфере обслуживания и коммерческой деятельности ведется на государственном языке Российской Федерации – на русском, тексты этикеток (ярлыков) товаров, произведенных в Республике Бурятия, и информационные тексты, содержащие сведения об указанных товарах (работах, услугах), рекомендовано оформлять не только на русском языке, но и бурятском.

Отдельного внимания заслуживает образовательная составляющая этого закона.

Согласно закону, граждане в Республике Бурятия имеют право свободного выбора языка образования.

27 февраля 2014 г. депутаты Народного Хурала Республики Бурятия, наконец, приняли давно обсуждаемые в обществе дополнения в закон «Об образовании», касающиеся изучения и преподавания бурятского языка в школах республики.

В настоящее время в большинстве школ преподают национальный язык Республики Бурятия.

На развитие бурятского языка в республике тратятся серьезные бюджетные деньги.

И из плоскости обывательской этот вопрос переходит в плоскость повседневную. В 2015 г. на дверях правительственные зданий и музеев появились наклейки, указывающие на бурятском, как открывать дверь. На бурятском языке теперь сообщают трамвайные остановки, оформляют дорожные указатели. В республике появились прецеденты, когда на бурятском при наличии синхронного перевода ведутся уголовные

дела, судебные заседания и оформляются в двух экземплярах неправительственные документы.

Все чаще в последнее время заходит речь о том, чтобы хотя бы в Улан-Удэ продублировать на бурятском вывески в магазинах, ресторанах и торгово-развлекательных комплексах.

Как мы видим, бурятский язык становится национальной идеей, которую можно и нужно брать в расчет при управлении различного рода организациями (от общественных до сугубо производственных) на территории республики. В некоторой степени бурятский язык здесь – это тот самый инструмент нового подхода в экономике, известный как клиентоориентированность.

С помощью использования национального языка возможно формирование лояльности как у представителей органов власти, так и у жителей республики. Так или иначе, обе эти группы являются клиентами Восточно-Сибирской железной дороги, а также ее потенциальными пассажирами.

В свете этих рассуждений возникает вопрос о целесообразности внедрения бурятского языка на объектах железнодорожного транспорта, особенно во front-line подразделениях.

Как уже говорилось ранее, различий среди филиалов железных дорог множество. Есть они и внутри филиалов. Нами была изучена лишь одна составляющая, которая может послужить началом серьезных изменений в решений многих стратегических задач. Для дальнейшего изучения данного вопроса целесообразно внедрить новый термин – регионариентированность – призванный объединить все особенности региона, которые могут и должны быть использованы в процессе формирования клиентоориентированности.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Кареева Ю.* Клиентоориентирование: теория и практика / Ю. Кареева // Методы менеджмента качества. – 2007. – № 11.
2. *Бодуан Ж. П.* Управление имиджем компании. Паблик рилейшнз: предмет и мастерство / Ж. П. Бодуан. – М. : Инфра-М, 2001.
3. *Левитт Т.* Маркетинговая миопия / В кн.: Классика маркетинга: сборник работ, оказавших наибольшее влияние на маркетинг : пер. с англ. / Т. Левитт ; сост. Б. М. Энис, К. Т. Кокс, М. П. Моква ; пер. Т. Виноградова, Д. Раевская, Л. Царук, А. Чех; под ред. Ю. Н. Каптуревского. – СПб. : Питер, 2001. – 431 с.
4. *Даулинг Г.* Репутация фирмы: создание, управление и оценка эффективности / Г. Даулинг. – М. : Инфра-М, 2003.
5. *Лидин К. Л.* Оценка эффективности принятия решений при выборе клиентоориентированного подхода в средах с различной турбулентностью / К. Л. Лидин, А. М. Потехина, А. Я. Якобсон // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. – 2015. – № 2. – С. 110–117.
6. О языках народов Республики Бурятия [Электронный ресурс]: закон от 10 июля 1992 г. № 221-ХII, ред. от 21.12.2015. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/802039037> (16.01.2017).

УДК 331.2

И. Р. Либенсон, И. М. Максимов*

О СТИМУЛИРУЮЩЕЙ ФУНКЦИИ ОПЛАТЫ ТРУДА В УПРАВЛЕНИИ

Рассматривается один из аспектов стимулирующей функции оплаты труда: соотношение постоянной и переменной частей. Раскрывается содержательная теория мотивации Ф. Герцберга. Делается вывод о том, что в рамках капиталистической модели управления трудом эта теория исторически себя исчерпала.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: стимулирование, оплата труда, постоянная и переменная части оплаты труда, экономические преимущества СССР, теория Ф. Герцберга, социальный компромисс, средний класс Запада, эксплуатация труда.

I. R. Libenson, M. I. Maksimov

ABOUT THE STIMULATING FUNCTION OF WAGES IN THE MANAGEMENT OF

One of aspects of the stimulating function of the wage: the ratio of fixed and variable parts. Considers content theory of motivation F. Herzberg. It is concluded that in the framework of the capitalist model of labor management, this theory is historically exhausted itself.

KEYWORDS: incentives, labor cost, fixed and variable parts of remuneration, the economic benefits of the Soviet Union, the theory of F. Herzberg, a social compromise, the middle class of the West, the exploitation of labour.

В СССР использовалось понятие «стимулирование» применительно к материальному и моральному стимулированию труда вместо понятия «мотивация». Помимо прочего, это было связано со структурой заработной платы: была стабильная гарантированная и она же основная часть оплаты, напрямую не связанная с индивидуальными результатами труда, и переменная, не гарантированная, премиальная, зависящая от результатов труда. При этом гарантированная часть оплаты была достаточной для воспроизведения силы не только работника, но членов его

* Либенсон Игорь Рувимович, кандидат экономических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения.

Максимов Иван Михайлович, кандидат экономических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения.

семьи в сочетании с бесплатным социальным обеспечением в социалистическом государстве.

На предприятиях и в организациях в СССР существовало положение, которое отразилось в другой системе в рамках модели Западного мира того периода, получившее обоснование в теории Ф. Герцберга: оплата труда является не мотивирующим, а «гигиеническим фактором» труда.

Теория Ф. Герцберга была известна и популярна на Западе с 1959 г. Суть теории в том, что когда материальное вознаграждение для сотрудников в компании является «гигиеническим фактором», то оно не мотивирует на повышение результативности (табл. 1).

Таблица 1

Категории потребностей по теории Ф. Герцберга

Гигиенические факторы	Мотивирующие факторы
Политика организации и руководства	Успех
Условия работы	Продвижение по службе
Оплата труда, социальный статус	Признание и одобрение результатов работы
Отношения с начальником, коллегами и подчиненными	Высокая степень ответственности
Степень непосредственного контроля за работой	Возможность творческого и профессионального роста

Почему в двухфакторной модели представителя западной теории менеджмента Ф. Герцберга оплата труда отнесена к гигиеническим факторам? Чтобы ответить на этот вопрос, полезно привлечь широкий исторический контекст.

Обратимся к анализу А. И. Фурсова, историка и социолога.

В 1950–1970-е гг., вплоть до самого начала неолиберальной контрреволюции на Западе, означавшей наступление верхов на средний слой и рабочий класс, капитализм под воздействием прежде всего СССР был вынужден отклониться от своей имманентной, «буржуинской» логики развития и существенным образом социализироваться. Именно существование и успехи государства социализма, победившего, а не рухнувшего в войне, как это планировала организованная в клубы и ложи верхушка мирового капиталистического класса, заставили буржуазию идти на уступки среднему слою и части рабочего класса, делиться с ними частью своих сверхприбылей. А потому и задействовать для по-

лучения этих сверхприбылей инструменты научно-технического прогресса.

Механизмом перераспределения доходов стало «welfare state» – государство всеобщего социального обеспечения. Этот вектор развития послевоенного капитализма был вынужденным, его обусловило исключительно наличие альтернативной капитализму мировой системы – социалистической. И чтобы свои «мидлы» и «пролы», имея перед глазами успешный опыт построенной на принципах социальной справедливости системы, не дай бог, не бросились в объятия левых или тем более коммунистических партий, не вступили бы на тропу активной социальной войны, капиталистический класс предпочёл в течение трёх десятилетий уступать. По сути же, он уступал нашей Победе во Второй мировой войне. В этом плане разрушение СССР было для верхушки мирового капиталистического класса задачей не только внешнего, но и внутреннего порядка – всерьёз демонтировать квазисоциалистические формы послевоенного тридцатилетия можно было только после разрушения системного антикапитализма [1].

Итак, устойчивая и достаточная для воспроизводства рабочей силы оплата наемного труда была на Западе элементом вынужденной внутренней социальной политики господствующего класса в его идеологическом, политическом и экономическом противостоянии с социалистической системой советского государства, явив пример социально-го компромисса.

Если имеются сомнения относительно того, что советский опыт управления экономикой, и его важнейшая компонента – трудовая мотивация, были образцом для Западного истеблишмента, тогда обратимся к высказыванию Маргарет Тэтчер. В ноябре 1991 г. она была приглашена на юбилейное заседание Американского нефтяного института в город Хьюстон в качестве почётного гостя, незадолго до этого став экс-премьер-министром Великобритании. К слову сказать, М. Тэтчер по образованию химик, и даже какое-то время поработала по специальности.

На этом заседании М. Тэтчер произнесла чисто политическую речь, примерно минут на 45, которую вполне можно озаглавить «Как мы разрушали Советский Союз». В своей речи она сказала, в частности, что «Советский Союз – это страна, представлявшая серьёзную угрозу для западного мира. Я говорю не о военной угрозе. Её, в сущности, не было. Наши страны достаточно хорошо вооружены, в том числе ядерным оружием. Я имею в виду угрозу экономическую. Благодаря плановой политике и своеобразному сочетанию моральных и материальных стимулов, Советскому Союзу удалось достигнуть высоких экономических показателей. Процент прироста валового национального продукта

у него был, примерно, в два раза выше, чем в наших странах. Если при этом учесть огромные природные ресурсы СССР, то при рациональном ведении хозяйства у Советского Союза были вполне реальные возможности вытеснить нас с мировых рынков. Поэтому мы всегда предпринимали действия, направленные на ослабление экономики Советского Союза и создание у него внутренних трудностей» [2].

Преимущество советской экономики было публично признано даже врагами России. Поэтому Западной цивилизации пришлось в срочном порядке организовывать «государство всеобщего благосостояния» – «эру изобилия 1960-х» в США для того, чтобы не ударить в грязь лицом перед стабильно развивающимся Советским Союзом.

СССР, а с ним и системный антикапитализм был разрушен в начале 1990-х, и мы повсеместно, и в постсоветской России и на Западе, видим тенденцию к ослаблению социальной функции бизнеса и государства, демонтаж системы социальной поддержки и защиты. Капитал взял исторический реванш, развернув широкое наступление на интересы трудящихся с целью загнать их под свою «железную пятую», как это было в начале XX в.

Например, в США уровень реальной оплаты труда в настоящее время соответствует периоду конца 50-х, начала 60-х годов прошлого века. Многие эксперты отмечают, что покупательная способность средней заработной платы в Америке сегодня находится на уровне 1958 г., все остальное – это стимулирование спроса за счет роста частного долга, госдолга и снижения сбережений.

Теория Герцберга была ответом на идеологический и политико-экономический заказ того периода мировой истории Запада. Сегодня теория Герцберга исторически себя исчерпала. Зарплата перестала быть гарантированным гигиеническим фактором, а превратилась в фактор неприкрытой эксплуатации наемного труда, но в то же время стала камнем преткновения, кризисным фактором для капиталистической системы наемного труда во времена постиндустриального перехода и отмирания традиционного социального государства, на смену которого идет пока неизвестно что, т. к. существующие тенденции в мир-системе обуславливают состояние борьбы. И какая из них одержит верх – пока не ясно.

Отсутствие обоснованного уровня достаточности гарантированной части оплаты труда сводит на нет результативность любых премиальных систем, эффективность стимулирующей функции переменной части оплаты, нацеленной на качество результатов труда, и в целом оплаты труда как инструмента управления и контроля.

Этот управленческий тупик в рамках капиталистического способа производства будет разрешаться в странах капиталистического ядра, т. е. Запада, скорее всего антигуманными способами в рамках продвижения стратегии «трансгуманизма».

Россия извлекает этот исторический урок и ищет альтернативную стратегию развития и модель управления. Это не есть поиск выхода из управленческого тупика в узких рамках связи капитал-труд путем выбора какого-то обновленного варианта социального компромисса, новой формы социального частно-государственного партнерства и т. п. Это свободный выбор принципиально иного пути развития на основе нового мотивационного комплекса и соответствующих институтов, где оплата труда превращается в доход по мере трудолюбия в гармонии с другими материальными стимулами и моральными мотивами созидательного коллективного труда.

Об этом подробнее изложено в работах авторов [3] и [4]. Речь идет о принципиально иной модели управления трудом – модели российского самоуправления.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Фурсов А. И.* Советская победа, всемирная история и будущее человечества / А. И. Фурсов. – URL: <https://izborsk-club.ru/5412>.
2. *Павлов С. Ю.* О докладе М. Тэтчер «Советский союз нужно было разрушить» / С. Ю. Павлов. – URL: <http://www.contrtv.ru/common/2025/> <http://fct-altai.ru/?p=2833>.
3. *Либенсон И. Р.* Трудовая мотивация в России / И. Р. Либенсон, И. М. Максимов // Культура. Наука. Образование. – № 2 (39) 2016. – С. 138–142.
4. *Либенсон И. Р.* Комплексный подход к трудовой мотивации / И. Р. Либенсон, И. М. Максимов // Культура. Наука. Образование. – № 3 (40) 2016. – С. 176–180.

ГУМАНИТАРНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СОВРЕМЕННОГО ОБЩЕСТВА

По материалам межвузовской научно-практической
конференции. Иркутск. 3 декабря 2016 г.

УДК 808.5

Е. Р. Ключерева, Е. Р. Усатая*

РЕЧЕВОЕ ПОВЕДЕНИЕ ИНДИВИДА В НОВОМ ТРУДОВОМ КОЛЛЕКТИВЕ

Актуальность темы обусловлена необходимостью корректировки речевого поведения индивида в определенных ситуациях официально-делового общения. Представляется целесообразным проанализировать этап «вхождения» индивида в новый трудовой коллектив с позиции уместности (как языковой, так и ситуативной) той или иной тактики общения с сотрудниками. Этот этап является ключевым с точки зрения инициирования и поддержания плодотворных деловых отношений между коллегами на производстве. Успешность его прохождения актуальна и для молодого специалиста, который впервые устраивается на работу, и для опытного сотрудника, решившего сменить место (профиль) работы, и для студента вуза, проходящего производственную практику.

Под речевым поведением понимается речевая деятельность отдельной личности, выражаясь в исполнении присущих ей речевых ролей [1, с. 286], в социолингвистике термин трактуется как процесс выбора языкового варианта для построения социально корректного высказывания. Смена речевого поведения обусловлена множеством различных речевых ситуаций, в которые попадает индивид в процессе жизнедеятельности, а также задачами и условиями общения, коммуникативными потребностями взаимодействующих сторон и даже национально-культурной спецификой поведения.

* *Ключерева Елена Римовна, старший преподаватель Иркутского государственного университета путей сообщения.*

Усатая Екатерина Романовна, студентка ЭЖД1-14-2 Иркутского государственного университета путей сообщения.

Национально-культурная специфика речевого поведения формируется в человеке с самого детства. В процессе обучения и общения с близкими ребенок адаптируется к культуре той среды, в которой он находится. В этот период формируется его собственное речевое поведение. Однако в сознательном возрасте при смене круга общения индивид начинает копировать и перенимать манеры поведения под влиянием определенной группы социума.

Речевое поведение индивида является важным информативным сигнализатором при оценке уровня его интеллектуального развития, социального статуса и даже эмоционального состояния.

Индивид меняет тактику речевого поведения в зависимости от ситуации общения (официально-деловая или неформальная), от времени и места, от социального статуса собеседника. При этом он выбирает определенную стратегию речевого поведения – эгоистическую или альтруистическую.

При эгоистической стратегии речевого поведения собеседники превращают диалог в монолог или ряд параллельных монологов, где каждый слушает только себя. При этом коммуниканты преследуют довольно прагматичную цель: выговориться, заявить о себе, держать под контролем речевую ситуацию («властвовать»).

При альтруистической стратегии речевого поведения каждая из сторон проявляет готовность к поддержанию диалогических отношений, к совместному поиску компромисса, к отказу от излишней категоричности в содержании и форме высказываний.

Исследование различных речеповеденческих вариантов показывает, что человек, прошедший различные уровни социализации в течение жизни, достигнув определенной зрелости, начинает не только перенимать техники речевого поведения, но и начинает навязывать их окружающим. Целью такого навязывания является формирование собственного образа [2, с. 123]. К самым распространенным техникам психологи относят коррекцию, трансформацию, имитацию.

При коррекции ориентиром становятся фиксированные и освоенные личностью правила коммуникативно-ролевого поведения, соблюдаемые большей частью социума в стандартных ситуациях общения. Индивид в этом случае поступает так же, как поступают более опытные представители группы.

В случае трансформации ориентиром является интуитивно выбранный образ самого себя и та речеповеденческая модель, которая в представлении личности максимально эффективна в определенной коммуникативной ситуации.

Имитация в дословном переводе означает подделку чего-либо, ориентиром в этом случае становится кто-то другой: наставник, начальник или кумир.

Различные методы и способы изменения речевого поведения, направленные на изменение прежнего и создание нового образа, обычно вступают друг с другом в отношения контаминации (соприкосновения и объединения).

Перечисленные процессы можно наблюдать в трудовых коллективах, где люди находятся в непосредственном контакте друг с другом достаточно долго и не могут не влиять друг на друга. Примером этого служат предприятия железнодорожного транспорта, где производственный процесс ведется круглосуточно в любое время года, а время дежурства работника составляет 12 ч. Сходное речевое поведение встречается в таких коллективах довольно часто, поскольку это поддерживает стабильную работу подразделения. Сотрудники в таком трудовом коллективе начинают «говорить на одном языке», однако используемые ими профессионализмы и узкоспециальные термины могут вызвать проблемы при общении с работниками других ведомств.

Так, в случае производственной необходимости сменным работникам приходится работать без фиксированного выходного дня. Данную ситуацию в Дирекции управления движением называют «выход на сутки», а в Центре управления работы железнодорожных станций – «тройка».

Трудовой коллектив, который принимает нового сотрудника, предъявляет к нему определенные требования. В свою очередь индивид, вступая в этот коллектив, уже имеет собственные цели, потребности и установки поведения. Очень часто на этапе «вхождения» новому сотруднику приходится сталкиваться со следующими трудностями:

- наличием в речи работников со стажем узкоспециальных терминов и профессионального арго, не зафиксированных в регламентирующих документах (так, подбор вагонов по положению оси автосцепных устройств работники называют «перекидка»);

- наличием омонимии, затрудняющей процесс общения: например, «помазком» на станции Вихоревка называют локомотив смежного участка, а на станции Иркутск-Пассажирский – вагон-рельсосмазыватель;

- несоблюдением работниками регламента переговоров, заложенного инструкциями, что затрудняет коммуникацию между работниками смежных предприятий.

Для исследования особенностей периода адаптации индивида в новом коллективе в ноябре 2016 г. был проведен социологический

опрос среди студентов 3 курса специальности ЭЖД («Эксплуатация железных дорог»), которые проходили производственную практику на различных предприятиях железнодорожного транспорта. Респондентам были заданы вопросы, касающиеся стратегии речевого поведения.

Результаты опроса показали, что схожее речевое поведение у сотрудников одной структуры отметили 67 % респондентов; 60 % опрошенных столкнулись с проблемами, вызванными наличием в речи работников узкоспециальных терминов и профессионализмов; 47 % опрошенных считают, что переняли особенности речи работников предприятий железнодорожного транспорта; большинство анкетируемых (80 %) считает, что на предприятиях железнодорожного транспорта доминирует альтруистическая стратегия речевого поведения.

Таким образом, анализ опроса позволяет констатировать, что сотрудники одного предприятия имеют сходное речевое поведение, которое обусловлено продолжительной совместной деятельностью. В их лексиконе встречается значительное количество профессиональных слов и терминов, которые в первое время затрудняют общение практиканта с сотрудниками. В процессе адаптации и под влиянием авторитета опытных работников речевое поведение меняется почти у половины практикантов, активно использующих речевую технику имитации, что значительно облегчает «вхождение» в новый коллектив.

Другая сторона также вынуждена учитывать специфику общения, используя при этом достаточно гибкую систему речеповеденческих тактик, направленную на инициирование и поддержание деловых отношений. В профессиональном общении работников предприятий железнодорожного транспорта, по мнению студентов ИрГУПС, превалирует альтруистическая стратегия речевого поведения, демонстрирующая их готовность к поддержанию конструктивных отношений в коллективе.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Учебный словарь: русский язык, культура речи, стилистика, риторика / Т. В. Матвеева. – М. : Флинта: Наука, 2003. – 432 с.
2. Речевое поведение личности: технологический аспект описания / Т. А. Чеботникова // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Гуманитарные науки. – 2012. – № 1 (21). – С. 125–131.

УДК 378

В. В. Кустова, Ю. А. Бояркина*

К ПРОБЛЕМЕ ИССЛЕДОВАНИЯ ЦЕННОСТНЫХ ОРИЕНТАЦИЙ СТУДЕНТОВ ВУЗА

Система ценностей составляет основу отношений человека и окружающего мира, отношения к другим людям, к самому себе. Это жизненные принципы, идеалы, мировоззрение. Особую актуальность приобретает формирование ценностных ориентаций студенческой молодежи.

В литературе описываются различные подходы к определению ценностных ориентаций. Д. И. Фельдштейн полагает, что «ценностные ориентации – это интегральное (информационно-эмоционально-волевое) свойство и состояние готовности личности к тому, чтобы сознательно определить и оценить свое местоположение во времени и пространстве природной и социальной среды, возможность избрать стиль поведения и направление деятельности, основываясь на личном опыте и в соответствии с конкретными условиями постоянно меняющейся ситуации» [1, с. 112]. И. Н. Истомин считает, что это определенная категория установок в качестве целей и мотивов деятельности [2, с. 252]. А. В. Петровский, М. Г. Ярошевский видят в ценностных ориентациях стратегические жизненные цели и общие мировоззренческие ориентиры [3, с. 441]. В. Г. Алексеева находит, что ценностные ориентации – это отражение в сознании человека ценностей, признаваемых им в качестве стратегических жизненных целей и общих мировоззренческих ориентиров. Она формулирует общепринятое определение ценностных ориентаций как форму включения общественных ценностей в механизм деятельности и поведения личности, как ступень перехода ценностей общества в деятельность субъекта. Система ценностных ориентаций – это, по ее сло-

* *Кустова Вера Викторовна, кандидат психологических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения.*

Бояркина Юлия Александровна, студентка Т1-13-1 Иркутского государственного университета путей сообщения.

вам, «основной канал усвоения духовной культуры общества, превращения культурных ценностей в стимулы и мотивы практического поведения людей» [4, с. 63]. Д. А. Леонтьев считает, что ценностные ориентации являются техникой, направленной на изучение индивидуальных или групповых представлений о системе значимых ценностей, определяющих наиболее общие ориентиры их жизнедеятельности [5, с. 1]. Э. Шпрангер определяет ценностные ориентации личности как продукт общей ценностной ориентации человечества. По его мнению, это чисто духовное начало, определяющее у каждого человека понятие мира и являющееся производной частью общего человеческого духа. На решающую роль ценностных ориентаций в волевых процессах указывает Ш. А. Надирашвили. Объективация собственного внутреннего состояния индивида, по его мнению, приводит к постановке оценочной задачи, в результате чего порождается волевой процесс. Нам близка позиция Б. Г. Мещерякова и В. П. Зинченко, которые рассматривают ценностные ориентации как важный компонент мировоззрения личности, выражющий ее стремления в отношении тех или иных человеческих ценностей [1, с. 85].

Таким образом, определяя сущность ценностных ориентаций, мы выявили, что это центральное личностное образование, высший уровень регуляции психической активности человека – волевая активность, которая регулируется ценностными ориентациями индивида.

Рассмотрим особенности студенческого возраста. Возрастные границы юности по В. С. Мухиной от 15–16 до 21–25 лет [6]. Это время студенческого возраста. Главное новообразование юности – формирование мировоззрения. В. И. Слободчиков и Е. И. Исаев кризис юности связывают со становлением авторства в собственной жизни (17–21 год). «Обособляясь от образа себя в глазах ближайшего окружения, преодолевая профессионально-позиционные и политические детерминации поколения, объективируя многие свои качества как «Я», человек становится ответственным за собственную субъектность, которая зачастую складывалась не по воле и без ведома ее носителя. Этот мотив пристрастного и неустанного рассекречивания собственной самости, переживание чувств утраты прежних ценностей, представлений, интересов и связанное с этим разочарование и позволяет квалифицировать этот период как критический – кризис юности [1, с. 324].

Исследование проводилось на базе университета путей сообщения в девяти группах. В тестировании приняло участие 126 студентов. Из них 88 – очное отделение («Менеджмент», второй курс; «Таможенное дело», четвертый курс) и 38 студентов заочного отделения по специальностям «Экономика» и «Управление персоналом».

Для выявления особенностей ценностных ориентаций студентов мы использовали методику М. Рокича, которая основана на приеме прямого ранжирования списков ценностей. Терминальные ценности определяют конечные цели индивидуального существования (например, счастливая семейная жизнь, мир во всем мире). Инструментальные ценности – это убеждения в том, что такие качества (например, честность, рационализм) являются с личной и общественной точек зрения предпочтительными в любых ситуациях [7, с. 2].

Терминальные и инструментальные ценности различаются по целям и средствам.

Результаты, полученные в ходе исследования, представлены на рис. 1–4.



Рис. 1. Результаты исследования ценностных ориентаций студентов специальности «Менеджмент», второй курс



Рис. 2. Результаты исследования ценностных ориентаций студентов специальности «Таможенное дело», третий курс

Рис. 3. Результаты исследования ценностных ориентаций студентов заочного отделения по специальностям «Экономика» и «Управление персоналом»



Рис. 4. Сводные данные исследования ценностных ориентаций

Анализ результатов показывает, что испытуемые на первое место ставят «здоровье» (45 % от общего числа всех студентов). На втором месте – «любовь» (28 % «Таможенное дело», 26 % – студенты заочного отделения.) Общий показатель во всех группах 25 %. У младших курсов («Менеджмент») доминирует «счастливая семейная жизнь» (31 %).

На третьем месте в рейтинге у студентов разные приоритеты. Так, для студентов «Менеджмента» важным является наличие друзей (21 %), у «Таможенников» – «материальное благополучие» (24 %). Студенты заочного отделения на третье место в рейтинге поставили «развитие» (18 %). Таким образом, студенты заочного отделения в большей степени ориентированы на получение образования.

Высшие терминальные ценности, такие как «счастье других», «творчество», «интересная работа», «продуктивная жизнь», «познание» в иерархии стоят на последних местах. Это свидетельствует о снижении уровня духовного развития и самосознания студентов.

Инструментами для достижения данных целей (инструментальные ценности) у студентов являются «воспитанность», «честность», «ответственность» («Менеджмент»); «образованность», «самоконтроль», «жизнерадостность» («Таможенное дело»). У заочников – «воспитанность», «образованность» и «честность». На последнем месте в рейтинге у очников – «высокие запросы», а у студентов заочного отделения – «непримиримость к своим и чужим недостаткам».

В инструментальных ценностях на последнем месте у студентов: «понимание чужой точки зрения», «уважение иных вкусов, обычая и привычек». Они не считают главным «эффективность в делах» (трудолюбие, продуктивность в работе), «смелость в отстаивании своего мнения» т. д.

Таким образом, набор ценностных ориентаций студентов, обучающихся по разным специальностям, мало отличается друг от друга. Данные исследования выявляют проблемы в духовно-нравственном развитии личности.

Для формирования мировоззрения у студентов, с нашей точки зрения, возникает необходимость развития духовно-нравственной гармоничной личности. Для этого принципиально сделать акценты на воспитывающий характер обучения, этические нормы и принципы в профессии, содержательные мероприятия факультетов и вуза. Необходимы встречи с интересными людьми, профессионалами своего дела.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Психологический словарь / под ред. В. П. Зинченко, Б. Г. Мещерякова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Педагогика-Пресс, 1996. – 440 с.
2. Психология современного подростка / под ред. Д. И. Фельдштейна. – М. : Педагогика, 1987. – 240 с.
3. Психологический словарь / под общ. ред. А. В. Петровского, М. Г. Ярошевского. – 2-е изд., испр. и доп. – М. : Политиздат, 1998. – 494 с.
4. Слободчиков В. И. Основы психологической антропологии. Психология развития человека: развитие субъективной реальности в онтогенезе : учеб. пособие для вузов / В. И. Слободчиков, Е. И. Исаев. – М., 2000. – 384 с.
5. Леонтьев Д. А. От социальных ценностей к личностным / Д. А. Леонтьев // Вестник МГУ. Серия 14. Психология. – 1996. – № 4.
6. Надирашвили Ш. А. Установка и деятельность. / Ш. А. Надирашвили. – Тбилиси, 1987.
7. Мухина В. С. Возрастная психология. Феноменология развития / В. С. Мухина. – 10-е изд., перераб. и доп. – М. : 2006. – 608 с.

УДК 32

О. М. Бобылева, В. А. Чепиков*

ДЕМОКРАТИЯ В РЕСПУБЛИКЕ КОРЕЯ

Понятие «демократия» имеет очень широкий спектр определений. Существует множество теорий демократии, помимо «классической демократии». Известно также, что любая теория, реализуемая на практике, претерпевает серьёзные изменения. Её «перекраивают» под реальные исторические условия, менталитет народа и традиции общества. Во множестве стран существует своя демократия, т. е. она имеет ряд особенностей. Нас заинтересовала демократия в Республике Корея, поскольку уже никто не ставит под сомнение тот факт, что мировые процессы XXI в. в значительной степени будут формироваться в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

В своём исследовании мы ставили цель сравнить демократические процессы и явления, наблюдаемые в Республике Корея, с признаками классической демократии и определить, существует ли демократия в этой стране. Надо признать, что на сегодняшний день о Республике Корея знают крайне мало. В основном, познания о Южной Корее у большинства населения ограничиваются названиями таких брендов, как Samsung, LG, Kia и Hyundai. В российских СМИ о Южной Корее упоминают лишь в связи со встречами на высшем уровне либо какими-нибудь научными открытиями и достижениями. Многие еще вспоминают, что Южная Корея – «это та из двух Корей, где демократия», в отличие от ее северного соседа – КНДР, в которой по существу царит тоталитаризм.

В качестве методов исследования нами были использованы следующие: исторический – изучение истории страны и процессов становления демократии; аналитический – выявление признаков наличия демократии; сравнительный – сравнивание полученных результатов с признаками классической демократии, интервьюирование – интервью у

* *Бобылева Ольга Михайловна, кандидат исторических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения.*

Чепиков Виктор Алексеевич, студент СОД1-13-1 Иркутского государственного университета путей сообщения.

граждан Республики Корея на тему демократии в стране (вице-консул Республики в Иркутске Чжон Мин Сок и студентка ИГУ Ким Мин На).

В 1945 г. после капитуляции Японии во Второй Мировой войне на Корейский полуостров пришли «освободительные» силы США (на юг) и СССР (на север). Именно им Корея обязана своим разделением. 15 августа 1948 г. была провозглашена Республика Корея, в том же году была принята Конституция, в которой говорилось о демократическом устройстве общества в стране. На деле с момента основания страны в ней успело смениться три диктаторских режима. Первым президентом страны стал лидер антикоммунистического движения, фаворит американцев, Ли Сын Ман. В 1960 г. он был свергнут, а в 1961 г. путём военного переворота власть захватил генерал Пак Чон Хи. За 18 лет своего правления Пак Чон Хи превратил Сеул из голодающей деревеньки в процветающий город, тогда же и появились знаменитые компании Samsung, LG, Hyundai. Сегодня уже мало кто помнит, что компания Samsung когда-то начинала с производства рисовой муки, а Gold Star (прапородитель LG) – с изготовления мыла и крема для лица. В 1980 г. путём очередного насилиственного захвата власти президентское кресло занял генерал Чон Ду Хван. Эти три политических лидера смогли вывести страну из глубочайшего кризиса, но сделано это было путём диктаторских режимов, ни о какой демократии не было и речи. Отправной же точкой демократических изменений в стране можно назвать события 1987 г., когда под влиянием общественности и масштабных народных волнений Чон Ду Хван был вынужден удовлетворить требование граждан о прямых президентских выборах. Именно с этого момента и началось зарождение демократии в Республике Корея.

На сегодняшний же день Республика Корея видится процветающей демократией. Такой имидж страны форсируется западными СМИ, в первую очередь американскими. Пост президента до недавнего времени занимала Пак Кын Хе (родная дочь Пак Чон Хи). ВВП на душу населения составляет более \$ 23 тыс. в год. По индексу демократии, составленному Economist Intelligence Unit, в 2012 г. Южная Корея занимала 20-е место и классифицировалась как «полноценная демократия».

Можно ли доверять этому агентству? Мы провели собственное исследование, сопоставив мнения о демократии в стране граждан Республики Корея: его вице-консула в Иркутске Чжон Мин Сока и студентки ИГУ Ким Мин На.

На вопрос о том, существует ли демократия в Корее, оба единодушно ответили «да». На вопрос об известном принципе демократии – равноправие между гражданами – вице-консул сказал, что все граждане страны равны между собой, что же касается равноправия мужчин и

женщин, то на сегодня они тоже равны, примером может послужить первая женщина – Президент Республики Корея, Пак Кын Хе, а также созданное Министерство по правам женщин и семьи. Студентка же сказала, что, конечно, все граждане равны между собой, но существуют различные семейства и так называемые «кланы», связанные кровнородственными отношениями. Простому гражданину очень сложно развить свой бизнес или добиться высокопоставленных чинов. Что же касается равноправия мужчин и женщин, Пак Кын Хе считает, что все же у мужчин больше возможностей как в плане политики, так и в плане экономики. (Интересный факт: многие кореянки недовольны тем, что им довелось родиться женщинами – 42,9 %).

Что касается вопроса о свободе слова в Республике Корея, оба собеседника ответили утвердительно, заявив, что сейчас в стране проходят различные митинги. Люди открыто выражают своё мнение. На вопрос о вмешательстве государства в экономику и его влиянии на демократию в стране вице-консул патриотично заявил, что именно корейский народ своей сплоченностью и трудолюбием сделал такой прорыв в экономике, а уже это способствовало развитию демократии. По его мнению, экономика напрямую связана с политикой, не было бы столь развитой экономики, ни о какой демократии не было бы и речи. Студентка же не согласна с этим, она считает, что США и Япония сыграли решающую роль в становлении страны.

По мнению вице-консула, развитие демократии в Корее будет набирать обороты, все граждане за демократию. Также он считает, что необходимо объединить Республику Корея и КНДР, чтобы народ стал единым, естественно, чтобы на территории воссоединенной Кореи был демократический политический режим. По мнению Ким Мин На, демократия – это наиболее подходящая политическая система. Но она в свою очередь против объединения двух Корей. Она считает, что может начаться гражданская война, и что уровень жизни в стране в целом может упасть. Ещё она призналась, что лично ей лучше жить в России, потому что она считает, что здесь больше свободы. Республика Корея все-таки еще пока не дотягивает до «полнценной демократии».

Интересные факты о демократии в Корее из СМИ. В Южной Корее можно «попасть за решётку» за открытое сочувствие и поддержку КНДР, в 2013 г. были осуждены за это 102 чел. (активисты оппозиции). Выступая за улучшение жизни и расширение прав рабочих, ты подрываешь национальную экономику и можешь быть осуждён по политической статье. Существует цензура: в 2012 г. был отслежен в сети Интернет один молодой южнокореец, который был приговорён к десяти месяцам лишения свободы за ретвит северокорейского пропагандистского

сообщения. О равноправии полов можно судить по тому, что за супружескую измену наказанию подвергаются только женщины, мужчины не несут за это уголовной ответственности. Из интервью с вице-консулом стало понятно, что «переработки» в стране обычное явление. Работник не покинет рабочее место, пока не выполнит поручение. Отпуска в Южной Корее вообще нет, есть несколько дней, как правило, в начале августа, когда можно отдохнуть или съездить за границу.

Из вышесказанного можно сделать следующий вывод: «процветающая демократия» – то миф, навязанный нам западными СМИ. В стране не существует полноценной политической свободы и равноправия полов. Демократия в Южной Корее лишь набирает обороты, в обществе все еще сохранились прежние устои и традиции.

УДК 316.334

В. В. Третьяков, А. М. Оюн, Л. А. Петрова *

ПРОБЛЕМЫ СЕМЬИ НА СТРАНИЦАХ ЖУРНАЛА «СОЦИОЛОГИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ»

Семья – это древнейшая социальная общность и наиважнейший социальный институт. Без человеческой семьи общество просто немыслимо, ведь род человеческий во все времена прибывал через семью. Многие социологи видят в семье вневременную социальную единицу, имеющую основания в социальной и биологической природе человека. Это единство социального и биологического, воплощенное в семье, рождает особое значение семьи для человека – она аккумулирует начала личной жизни.

Значение семьи для общества непреходяще. Но при этом во все времена, как свидетельствуют историки, семья выступала носителем многих проблем, и ни одно общество не знало «золотого века семьи». И в древности, и в средневековье, и в Новое время многие мыслители были обеспокоены «упадком семейных отношений». И в наши дни высказывается немало замечаний в связи с оценками современного состояния семьи. Конечно, содержание замечаемых проблем различается от эпохи к эпохе. Но тесная связь семьи с другими сферами жизни людей обуславливает социальный характер этих проблем. Именно с такой точки зрения мы и задались вопросом: какие аспекты жизни семьи выглядят сегодня наиболее рельефно и, соответственно, какие проблемы замечаются социологами? Для ответа мы обратились к публикациям наиболее авторитетного специализированного научного издания – журнала «Социологические исследования».

Нами были проанализированы более 40 статей, опубликованных в журнале «Социологические исследования» в период 2011–2016 гг.

* *Третьяков Валерий Валерьевич*, кандидат исторических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения.

Оюн Айлана Михайловна, студентка УП1-14-1 Иркутского государственного университета путей сообщения.

Петрова Лина Андреевна, студентка УП1-14-1 Иркутского государственного университета путей сообщения.

(табл. 1). Практически все изученные нами статьи были помещены в специальной рубрике журнала «Социология семьи. Гендерная социология».

Сразу оговоримся, что проблематика публикаций о семье в этом журнале широка, но в целом задается предметной областью социологии. Основной массив публикаций посвящен анализу результатов конкретных социологических исследований. Среди таких особо выделяются статьи, подготовленные по материалам исследований, проведенных в различных регионах; среди них статьи Р. А. Убайдуллаева «Общество и семья в Узбекистане» (2011, № 10); С. А. Ильиных «Представления о семье студентов Минска и Новосибирска» (2014, № 3); Е. В. Сатыбалдиной «Особенности семейной культуры жителей уральского моногорода» (2013, № 11). Встречаются очень интересные проблемного характера публикации, посвященные разным аспектам родительства, например, статьи А. П. Багировой и О. М. Шубат «Образ родительства и его развитие в концепции родительского труда» (2014, № 4), О. Н. Безруковой «Модели родительства и родительский потенциал: межпоколенный анализ» (2014, № 9) и «Ценности родительства: структура, типы, ресурсы» (2016, № 3).

Внимание социологов привлекает и проблема значения материнского капитала в практике жизни средней семьи. Так, Е. А. Бородина, Е. А. Здравомыслова, А. А. Темкина в статье «Как распорядиться материнским капиталом или граждане в семейной политике» (2012, № 7), посвященной изучению семейной политики, на основании исследований сделали вывод о том, что россияне осознают нестабильность акций государства в отношении семьи и поэтому предпочитают руководствоваться принципом «бери, пока дают»; они не строят планов на перспективу, не рассчитывают на основательную государственную поддержку. Понятен и вывод авторов: «В результате материнский капитал все более воспринимается как идеология (а то и лозунг), продвижение которой стимулируется своего рода премией или призом для среднего класса, который способен ее выиграть в борьбе с чиновниками и государством» [1, с. 117].

Определенное место на страницах журнала отведено вопросам изучения отношений между родственниками и между поколениями, выяснению значения факторов репродуктивного поведения женщин и изменения роли семьи в процессе социализации и иным темам. В целом же, обобщая материалы публикаций, можно выделить несколько групп важнейших проблем современной семьи, привлекших внимание социологов. Оговоримся, что построим здесь такой порядок проблем, в котором, по нашему мнению, в наибольшей степени выражены

ется их (проблем) значимость с точки зрения взгляда на семью как ячейку общества.

Таблица 1
**Распределение публикаций по тематике в журнале
«Социологические исследования»**

	Количество статей в рубрике «Социология семьи и гендерная социология»	Насилие в семье	Роль семьи в социализации личности	Гендерная социология	Проблемы неполной семьи	Модели и образы современной семьи	Вопросы семейной политики
2011	8	1	3		1	3	
2012	12		1	5	1	4	1
2013	6		3	1		2	
2014	13		2	1		8	3
2015	12	1		4	4	2	1
2016	5	1	2			2	
<i>Итого</i>	56 (100 %)	3 (5 %)	11 (19,5 %)	11 (19,5 %)	6 (11 %)	21 (37 %)	5 (8 %)

Обратимся к двум первым группам материалов, так как, по нашему мнению, они выражают две наиболее важные проблемы. Первая группа материалов относится к вопросам изучения проблем насилия в семье. Удивительно, что эта столь острая, злободневная и актуальная для современного общества (если основываться на материалах СМИ) проблема мало интересует социологов. Тем не менее, авторы публикаций практически единодушны в том, что семейное насилие над детьми является очень актуальной проблемой для нашего общества. По их мнению, наиболее важный фактор, провоцирующий проявление насилия в семье со стороны родителей – негативный характер их взаимоотношений с собственными родителями. И, напротив, ровные и позитивные по духу отношения с собственными родителями и, прежде всего, с мамой более всего способствуют отказу от насилиственных форм решения вопросов со своими детьми. Позитивный подход – такой подход, при котором проявляется уважение к ребенку.

Другой аспект этой же проблемы затронут в статье И. Л. Сизовой и Н. Ю. Егоровой «Насилие в школе и проблемы семьи». Авторы отметили ряд обстоятельств, вызывающих затруднение выполнения

семьей социализирующих функций, в частности, указали на изменения самого института семьи (тенденция к эголитаризации отношений, в том числе отношений между родителями и детьми) и переориентация семейной политики государства на приоритет семейного воспитания (к чему не готовы большинство современных родителей) [2, с. 128–129]. Материалы исследований подтвердили, что благополучная семейная ситуация снижает вероятность попадания ребенка в ситуацию насилия в школе. Напротив, вариант общения, основанный на жестких методах семейного воспитания, является серьезным фактором риска для ребенка во внесемейном пространстве, увеличивая возможность его участия в ситуации насилия и в качестве субъекта, и в качестве объекта грубых действий [2, с. 131].

Ко второй группе мы отнесли материалы, посвященные изучению вопросов о роли семьи в процессе социализации. Конечно, такая роль должна изменяться в связи с изменением характера общественных отношений, но в целом возможности семьи как агента социализации определяются действием многих факторов. Вот эти факторы, по нашему мнению, должны интересовать социологов прежде всего.

Обращает на себя внимание статья В. С. Собкина, К. Н. Скобельциной и А. И. Ивановой «Влияние социальных факторов на семейный досуг дошкольника», в которой авторы на материалах исследования показали предпочтительные родителями виды деятельности при организации совместного досуга с ребенком. По результатам исследования социологов выяснено, что в современной семье матери по прежнему значительно чаще отцов отдают предпочтение прогулкам (46,5 % и 39,7 % соответственно) и литературному чтению (57,4 % и 44,9 %). Отцы же в большинстве своем ориентированы на совместный с ребенком просмотр телевизора или совместную игру на компьютере [3, с. 62]. Естественно звучит вывод социологов – матери, по сравнению с отцами, оказываются более включёнными в совместную деятельность с ребёнком, занимая активную позицию при проведении семейного досуга. Правда, такие выводы следует сопоставить с материалами работы А. В. Авдеевой «Вовлечённое отцовство в современной России: стратегии участия в уходе за детьми». Авдеева показала, что данные многих исследований «свидетельствуют об увеличении количества времени, которое мужчины затрачивают на уход за детьми» [4, с. 96]. Хотя автор находит, что и ныне для мужчины характерным приоритетом остается работа, и потому значительную часть времени мужчина вынужден находиться вне дома, исследователи тем не менее замечают, что появляются «новые» отцы, принимающие активное участие в воспитании детей, стремящиеся возме-

стить свое отсутствие дома качеством проведенного с детьми временем [4, с. 96].

В статье В. И. Филоненко и А. П. Лепина «Семья как основной агент базовой социализации студентов вузов» приведены интересные данные и сделаны соответствующие выводы о разновекторности усилий семьи и усилий вузов в деле социализации молодых людей. В связи с этим авторы выделяют две серьезных проблемы: во-первых, широту диапазона выбора профессии студентами, в котором рыночные факторы (спрос на профессию, зарплата) не играют значимой роли; во-вторых, восприятие молодежью студенческой жизни как особой поры, которую можно миновать без особых усилий, не утруждая себя учебой [5, с. 76]. Авторы предлагают вузам шире использовать ресурсный потенциал родительской семьи, поскольку на различных этапах обучения, при переходе от курса к курсу нами четко прослеживается взаимосвязь между первичной (семейной) и вторичной (вузовской) социализациями студенческой молодежи. Этот вывод, конечно, заслуживает внимания, но, вместе с тем, не стоит игнорировать характерную черту современной социальной ситуации, подмеченную другими исследователями: современная российская семья не обладает соответствующим потенциалом, по нашему мнению, она не готова стать главным агентом первичной социализации.

Круг проблем, изучаемых социологами семьи, безусловно имеет границы, задаваемые реальными жизненными ситуациями. Несомненный интерес представляют материалы рубрики социологического журнала, посвященные проблемам семьи. Вместе с тем, мы видим, что социологи обращают свое внимание на такие проблемы, которые являются характерными для семьи и известны уже многие годы. Но ведь общество постоянно изменяется. В современных условиях, когда постепенно происходит трансформация семейных ценностей, намечаются даже изменения самого статуса семьи в обществе, социологам, конечно же, открываются и новые грани семьи как объекта исследования. Можно предположить, что семья как ячейка общества и сегодня не утрачивает своего высочайшего значения в силу каких-то неизвестных пока мыслителям факторов, открытие которых – дело будущего.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Бородина Е. А.* Как распорядиться материнским капиталом или граждане в семейной политике / Е. А. Бородина, Е. А. Здравомыслова, А. А. Темкина // Социологические исследования. – 2012. – № 7.
2. *Сизова И. Л.* Насилие в школе и проблемы семьи / И. Л. Сизова, Н. Ю. Егорова // Социологические исследования. – 2016. – № 3.

3. Собкин В. С. Влияние социальных факторов на семейный досуг дошкольника / В. С. Собкин, К. Н. Скобельцина, А. И. Иванова // Социологические исследования. – 2013. – № 6.
4. Авдеева А. В. Вовлеченное отцовство в современной России: стратегии участия в уходе за детьми / А. В. Авдеева // Социологические исследования. – 2012. – № 11.
5. Филоненко В. И. Семья как основной агент базовой социализации студентов вузов / В. И. Филоненко, А. П. Лепин // Социологические исследования. – 2013. – № 6.

УДК 94(47).084+327

Н. И. Дятлова, О. А. Луцукович *

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АМЕРИКАНСКОГО КРАСНОГО КРЕСТА ПО СПАСЕНИЮ ДЕТЕЙ В ГОДЫ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ В РОССИИ

В истории России есть события, которые до сих пор мало известны. Одним из таких является история по спасению американцами в 1918 г. восьмисот петроградских детей. В России в 1918 г. шла гражданская война. Перебои с продуктами стали повседневной реальностью, наступал настоящий голод. Больше всего от голода страдали дети. В Петрограде решено было для спасения детей вывезти их в районы, где не было боевых действий и голода [1].

Начиная с 18 мая 1918 г., детей школьного возраста группами вывозили из голодного города. Всего было вывезено 800 человек. С ними поехали учителя и врачи.

Провожая своих детей на время летних каникул, родители не сомневались, что через 3 месяца будут встречать их. Но вывезенные на лето из голодного Петрограда дети оказались отрезанными от дома войны на долгие годы. Никто не мог предположить, что дети по воле обстоятельств совершают полное кругосветное путешествие и только в 1921 г. вернутся домой.

Военные действия не прекращались и охватывали все большую территорию страны. Вернуться в Петроград детям и их сопровождающим не удалось. Вынужденные спасаться от войны и голода, они продвигались все дальше в противоположную от Петрограда сторону, на восток страны. Ни дети, ни их воспитатели не понимали сути происходивших вокруг них событий. Отпущенные на дорогу деньги иссякли. Питание становилось всё скуднее. Голод толкал детей на попрошайничество и даже воровство. Не хватало не только денег, продуктов, но и не было теплой одежды.

* *Дятлова Нина Ивановна, кандидат исторических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения.*

Луцукович Олеся Анатольевна, студентка ТТП1-16-3 Иркутского государственного университета путей сообщения.

Четыре месяца петербургские дети провели на уральской земле, затем детская колония оказалась в Сибири. Дети видели расстрелы, пожары, смерть. Потери были и среди колонистов, от болезней, голода. Драматические события, пережитые детьми, не прошли для них бесследно. Дети плохо спали, кричали во сне, пытались сбежать домой в Петроград. С большими трудностями детская колония пережила осень и зиму 1918 г.

Весной 1919 г. Петроградскую детскую колонию взял под свое покровительство Американский Красный Крест. Во главе Американского Красного Креста были хорошие, добрые, чуткие, внимательные люди. Дети получили одежду, обувь. Выдающуюся роль в судьбе Петроградской детской колонии сыграл американец Райли Аллен, представитель Красного Креста. Во всем мире люди интересовались Россией, российской революцией. И журналист Райли Ален, которому тогда было 34 года, решил поехать в Россию, посмотреть все своими глазами. Он был изящного телосложения с округлым мальчишеским лицом, с привлекательной улыбкой. Но у него была стальная воля, энергия. Он стал работать в организации Американского Красного креста. Райли Ален возглавил детскую колонию и стал решать все возникавшие проблемы. Дети, и малыши и подростки, тянулись к нему и считали его своим. Он дал себе клятву – вернуть в Петроград родителям затерявшуюся группу детей. После прихода Красного Креста жизнь в колонии стала другой. Детей стали хорошо кормить и одевать. Американцы относились к ним как к собственным детям.

Гражданская война вынуждала детей бежать дальше на восток страны.

Через китайскую территорию к сентябрю 1919 г. они добрались до Владивостока, почти год прожили на острове Русский, а затем на японском судне в июле 1920 г. пересекли Тихий океан, прибыв в Америку.

Советская власть отрицательно относилась к деятельности Американского Красного Креста. Советская пропаганда утверждала, что детей сознательно увозят дальше от Петрограда, содержат в плохих условиях и используют их в качестве приказчиков в торговых лавках. Цель этой информации состояла в том, чтобы любыми средствами очернить американцев в глазах мировой общественности.

1 августа колонисты прибывают в Сан-Франциско. Весть о русских детях дошла до всех жителей города. Вся пристань была заполнена толпами людей, желавших помочь российским детям. Американцы очень радушно и тепло общались с детьми. Старались скрасить тоску детей по дому своим вниманием и заботой – к этому стремился весь Сан-Франциско. Город полюбил колонистов. Американцы заваливали детей фруктами, мороженым, напитками, конфетами и игрушками,

устраивали в их честь различные встречи и праздники. Маленькие гости знакомились с улицами, площадями, парками и набережными, но больше всего с американскими сверстниками. В день отплытия из Сан-Франциско на пароход погрузили гору подарков от местных жителей и вручили пачку телеграмм, в которых люди писали о любви к русским детям и желали им спокойного моря на пути домой.

Покинув западный берег Америки, пароход, на котором плыли дети, направился к Колону – атлантическому порту Панамы. И здесь русских детей встретили очень тепло и торжественно.

Такой же прием ожидал русских детей и по прибытию парохода в Нью-Йорк. Всех детей распределили по домам. Каждое утро специальные автобусы стояли у входа в форту, ожидая детей. Полиция сопровождала колонну, как важных гостей. Журналисты не оставляли детей ни на минуту, сопровождали их во всех поездках, писали статьи об этом событии.

Внезапно пришло известие, что намеченный маршрут Нью-Йорк – Петроград, такой понятный и единственno возможный, будет изменен. Из-за международного положения, а также критического положения с продуктами в Петрограде детскую колонию решено было высадить во Франции.

Ночью с 24 на 25 сентября 1920 г. пароход из Нью-Йорка причалил к французскому берегу, а затем продолжил путь в сторону Английского пролива и 6 октября 1920 г. приблизился к Гельсингфорсу. Позади остались 14 622 мили – путь от Владивостока. Все это время представители Красного Креста опекали колонистов и помогали в решении всех вопросов.

10 ноября 1920 г. дети прибыли на финско-русскую границу. Каждый ребенок нес мешок с провизией, выданный Красным Крестом на первое время. Первым из 780 детей перешел по мосткам на советскую сторону Петя Александров. В феврале 1921 г. последняя группа детей перешла границу. Так, через 2,5 года закончились эти полные трудностей и впечатлений школьные каникулы русских детей.

Эта удивительная история еще раз должна показать всем людям, живущим в современном, раздираемом противоречиями, ненавистью мире, что только добро, братство поможет преодолеть всему человечеству распри, неприязнь, вражду и осознать что все мы одно целое – человечество.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Липовецкий В. Ковчег детей или невероятная одиссея / В. Липовецкий. – Владивосток : Рубеж, 2011. – 736 с.

УДК 355(47)+94(47)

В. Н. Воронцов, Д. В. Воронцов *

**РУССКИЕ ОФИЦЕРЫ. МАРШАЛ АРТИЛЛЕРИИ
Л. А. ГОВОРОВ**

Ни для кого не секрет, что армия является олицетворением и концентрированным выражением силы нации, силы как способности государства добиваться необходимого результата – целей национальной стратегии.

Но армия это не только мощное вооружение, современная техника, передовая наука, это, прежде всего, люди. Люди способные не только управлять и использовать весь этот комплекс, но и обладающие огромным набором качеств, присущих каждому человеку в отдельности. Желание жить, целеустремленность, сомнения, отвага, страх, вера и многие другие. Определенное сочетание этих качеств порождает определенного человека, способного на те или иные поступки, способного пройти весь жизненный путь так, как говорил герой романа «Как закалялась сталь» Н. А. Островского Павел Корчагин: «Самое дорогое у человека – это жизнь. Она дается ему один раз, и прожить ее надо так, чтобы не было мучительно стыдно за бесцельно прожитые годы, чтобы не жег позор за подленькое и мелочное прошлое и чтобы, умирая, мог сказать: вся жизнь и все силы отданы самому главному в мире – борьбе за освобождение человечества. И надо спешить жить. Ведь нелепая болезнь или какая-либо трагическая случайность могут прервать ее».

Маршал артиллерии Леонид Александрович Говоров прожил пятьдесят восемь лет, в которые уместились три войны, революция, гражданская. Ничто не обошло его стороной, и при этом блестящая военная карьера: от подпоручика царской армии до маршала Советского

* *Воронцов Владислав Николаевич, кандидат исторических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения.*

Воронцов Денис Владиславович, курсант Михайловской военной артиллерийской академии (Санкт-Петербург).

Союза. Пройдено и пережито – хватит на десятерых. С чего начиналась «закалка этой стали», как становятся такими людьми?

Из всех маршалов Советского Союза мы знаем о нем меньше всего, да и то в основном о его деятельности в годы Великой Отечественной войны. Мемуаров он не оставил. Вышло несколько небольших книг о нем [1; 2]. Есть публикации в газетах и журналах [3, с. 43–46], воспоминания. Человек, ставший ещё при жизни легендой и не оставивший после себя мемуаров, уже только поэтому заслуживает внимания. Очевидно, у него просто не было времени на себя, он полностью отдавался своей профессии – делу служения Родине.

Леонид Говоров родился 10 февраля (по старому стилю) 1897 г. в деревне Бутырки Вятской губернии в крестьянской семье. Его отец, ища возможность прокормить семью, в которой было четверо сыновей, расстался с крестьянским трудом, начал бурлачить, потом работал в пароходной компании купцов Стакеевых в Яранске, а затем и письмоводителем в Елабужском реальном училище. Последнее место службы определялось еще и тем, что небольшое жалованье компенсировалось возможностью бесплатного обучения в том же реальном училище детей.

В семье Леонид был старшим из четырёх сыновей. После окончания четырехклассного ремесленного училища в Яранске он поступил в Елабужское реальное училище. Все семь лет учебы в училище Леонид был первым учеником в классе (вторым по успеваемости был его брат Николай). Занимался целеустремленно и систематически, много читал. Увлекался математикой и физикой.

С пятнадцати лет он стал помогать семье своим заработком, занимаясь с отстающими в учебе сыnekами богатых родителей.

В 1916 г. Леонид блестяще окончил реальное училище. В аттестате о среднем образовании Леонида Говорова указывалось: «Дано сие ученику дополнительного класса Елабужинского реального училища, сыну чиновника Леониду Александровичу Говорову, православного вероисповедания, родившемуся в тысяча восемьсот девяносто седьмом году февраля девятого дня, в том, что он... при отличном поведении освобожден от испытаний. За время обучения в дополнительном классе показал следующие успехи: в Законе Божьем – отличные, русский язык – отличные, немецкий язык – отличные, французский язык – отличные, арифметика – отличные, алгебра – отличные, тригонометрия – отличные, специальные курсы (основания аналитической геометрии, анализа бесконечно малых) – отличные, история – отличные, естествознание – отличные, физика – отличные, математическая география – отличные, рисование – отличные, законоведение – отличные» [4].

Как отличник, он получил отсрочку по отбыванию воинской повинности и право выбора без вступительных экзаменов любого учебного заведения Российской империи. В 1916 г. Леонид поступил на кораблестроительное отделение Петроградского политехнического института – строить корабли было его детской мечтой. Это столичное учебное заведение было известно своими педагогическими кадрами, прекрасной базой и выпускниками, снискавшими славу на службе своей стране.

Вместе с ним в Петроград отправляется и его брат Николай, где он поступает в Лесотехнический институт.

Проучиться удалось всего лишь семь месяцев. Шла Первая мировая война и фронту срочно требовались офицеры. Уже в декабре 1916 г. был объявлен призыв студентов. Леонида и Николая мобилизуют в царскую армию и направляют на учебу в Константиновское артиллерийское училище. Леонид с головой погружается в изучение военных дисциплин. «Если нам суждено попасть на фронт, то нужно хорошо научиться воевать», – говорит он брату Николаю. Так начиналась его деятельность по защите Родины на военном поприще, так он относился к возложенным на него обязанностям.

В 1917 г. обстановка на фронте резко ухудшилась и для пополнения армии в июне этого года производится досрочный выпуск из училища. Юнкерам Леониду и Николаю Говоровым присваивается воинское звание подпоручик. Незадолго до выпуска Леонида вызывают к начальнику учебного отдела училища полковнику Иванову, который предлагает ему, как перспективному офицеру, остаться служить в Петрограде. Леонид не стремится попасть в кровавую мясорубку непонятной для него войны. В то же время он не хочет принимать участие в подавлении набирающих силу студенческих и рабочих волнений. Здесь, в Петрограде, на глазах юнкера Говорова развернулись события Февральской буржуазно-демократической революции в России.

Поэтому он все же просит отправить его на фронт, подальше от столицы, как офицер он хочет остаться вне политики.

Однако на фронт его не отправляют. Вместо этого он получает назначение в мортирную батарею в одну из частей Томского гарнизона младшим офицером. Вместе с ним отправляется служить и его брат Николай. Октябрь 1917 г. застал Л. А. Говорова уже в Сибири. В чине подпоручика он служил в Томске в мортирной батарее.

Недолгой была эта служба. Октябрьская социалистическая революция ставила одной из главнейших и первоочередных задач слом всей прежней государственной машины, служившей орудием эксплуатации трудящихся. Декретом Советского правительства, подписанным В. И. Лениным, упразднялась и старая армия как один из основных рычагов

прежней власти эксплуататоров. В марте 1918 г. подпоручик Л. А. Говоров был демобилизован. Он вернулся в родную Елабугу и поступил работать в кооперацию, помогая своим родителям.

А в стране уже полыхало пламя гражданской войны. В октябре 1918 г. Елабугу захватили белогвардейцы. Так называемое Учредительное собрание, которым прикрывались контрреволюционеры, кричало о создании «народной армии». А где брать солдат для нее? Для этого насилино мобилизовали местное население. Офицеры, конечно, подлежали мобилизации в первую очередь. Так бывший подпоручик-артиллерист вновь возвратился к военной службе. Сначала его послали младшим офицером в батарею, находившуюся на формировании. Но потом... Потом вместе с этой батареей Говорова включили в Восьмую дивизию Второго Уфимского корпуса, в составе которой он участвовал в походе Колчака против Советской власти. Так обозначился в его биографии крутой поворот, который наложил отпечаток на его дальнейшую жизнь на очень долгое время.

Это был переломный момент в жизни двадцативосьмилетнего юноши, который до сих пор, вообще-то говоря, вплотную не соприкасался с бурными политическими событиями того времени. Определить свой путь в подобных условиях было дано далеко не всем, тем более если человек помимо своей воли и желания уже оказался по одну из сторон баррикад. Однако Говоров сумел сделать окончательный выбор без колебаний.

«Поняв всю ложность «демократических» лозунгов Учредительного собрания... – писал он в автобиографии об этом периоде своей жизни, – а по перевороте Колчака воочию убедившись, куда ведет реакция, стал искать возможности к изменению положения».

Леонид Говоров был офицером Белой армии в течение года. Однако идеи белого движения не захватили его. Оттолкнули его и репрессии, которые администрация Колчака обрушилась на жителей тех мест, которые освобождали из под контроля Советской власти. Поэтому Говоров вместе со своим братом решают покинуть ряды Белых войск. В октябре 1919 г. они бегут из своей части вместе с некоторыми из солдат, входивших в личный состав их батареи. Им удалось незаметно добраться до города Томска. При этом беглые подпоручики получили большую помощь от собственного дяди – Алексея Григорьевича Говорова. А. Г. Говоров в 1917–1918 гг. стоял во главе Совдепа в поселке Юрга (сейчас город Юрга), получил он этот пост благодаря своему авторитету у местных жителей. В 1918 г. его арестовали белые, но вскоре освободили красные партизаны. В течение 1919 г. он воевал в рядах партизанского отряда. Таким образом, семья Говоровых оказалась сразу по обе

стороны гражданской войны. Но разделение оказалось недолгим. Добравшись до Томска благодаря своему дяде, Леонид и Николай попали под воздействие большевистской революционной агитации.

Привлеченные идеалами равенства и братства, они сделали решительный выбор в пользу Красных. Братьям Говоровым довелось принять участие в местном декабрьском восстании 1919 г. против Белых, причем Леонид получил должность помощника начальника в боевой рабочей дружине.

После того, как в Томск вошли части Красной армии (январь 1920 г.), Леонид Говоров добровольно вступил в состав 51-й стрелковой дивизии В. К. Блюхера. Там он стал ценным военным специалистом (или как тогда говорили – военспец). Советская власть охотно принимала в свои ряды бывших царских офицеров, особенно низших чинов, представителей специфических профессий – артиллеристов, моряков, летчиков. Леонид Александрович успешно выполнил поручение по формированию артдивизиона и занял пост командира этого дивизиона. Николай Говоров по-прежнему служил вместе со своим братом, однако в 1923 г. по причине ухудшения состояния здоровья ему пришлось окончательно оставить армию.

Вместе с дивизией Говоров отправляется на Южный фронт, где участвует в кровопролитных боях на Каховском плацдарме в августе 1920 г. Здесь, под хутором Терни, части Красной армии подверглись танковой атаке (едва ли не единственный случай за всю Гражданскую войну) [5, с. 7]. Двенадцать бронированных машин – «Верный», «Генерал Слащев», «Великая Россия», «Генерал Кутепов», «Фельдмаршал Кутузов», «Генералиссимус Суворов», «Генерал Скобелев», «Атаман Ермак», «За Русь Святую», «Тигр», «Степняк» и «Уралец» – пытались сбросить Красных в Днепр. Атака не удалась, на поле боя остались почти все танки: некоторые из них горели от прямого попадания снарядов, другие, получив серьезные повреждения, были подорваны самими танкистами, третья – брошены на «милость победителям».

В составе Перекопской ударной группы (15-я, 51-я и 52-я стрелковые дивизии) Говоров участвовал в форсировании Сиваша. Два ранения и орден Красного Знамени (за номером 2511) остались на память о тех боях.

Гражданская война закончилась, Красная армия сократилась с 5 млн до 500 тыс., однако Говоров все же решил остаться «в строю», расставшись со своими юношескими мечтами о кораблестроении.

Остался он в той же дивизии, в составе которой воевал на Крымском полуострове в 1920 г. Но в мирное время его природные таланты, скрупулезность, напористость и стремление докопаться до первооснов

профессии были сразу же замечены и оценены. В 1924 г. он уже командовал артиллерийским полком, входившим в состав дивизии. «Рабочий день командира не нормирован, – вспоминали его сослуживцы. – Рано звучит в казарме сигнал «Подъем» и много часов спустя «Отбой». И этот отрезок времени заполнен до отказа. Чтобы выкроить часок – другой для самообразования, Говоров установил для себя строжайший режим. Изучал до тонкостей новые боевые уставы пехоты, кавалерии, артиллерии, броневых сил. Старателен штудировал капитальные труды А. И. Верховского «Общая тактика», Н. С. Сапожникова «Тактика артиллерии», С. Михеева «Техника и тактика танков», работы выдающихся полководцев М. В. Фрунзе, С. С. Каменева, М. Н. Тухачевского. С увлечением читал мемуары В. А. Антонова-Овсеенко и Г. Д. Гая [5, с. 8]. Буквально пять лет службы, и Говоров заставил говорить о себе как о серьезном специалисте, волевом и энергичном командире, прекрасном товарище. Его уважали сослуживцы и подчиненные – все, с кем приходилось ему сталкиваться на службе.

Документы, хранящиеся в личном деле Л. А. Говорова, скучо, но совершенно точно характеризуют его деловые и политические качества. Вот отдельные выдержки из них.

1925 г. «По должности помощника командира легкого артиллерийского полка Пятьдесят первой стрелковой дивизии показал себя – по строевой части – во всех отношениях весьма способным командиром. Обладает сильной волей, энергией, инициативой. Техническая подготовка как артиллериста безукоризненна. Дисциплинирован и умеет поддерживать дисциплину у себя в полку. Общеобразовательная подготовка отличная» [5, с. 9].

1925–1926 гг. «По должности командира артиллерийского полка: к проходившему теоретическому курсу относится с полным вниманием, усваивает его хорошо. В тактическом отношении является отлично подготовленным и во всякой обстановке умеет разобраться. Склонен к самостоятельному принятию решений без боязни ответственности. Политработу может вести самостоятельно... Характер ровный, спокойный, серьезный. Наиболее склонен к строевой артиллерийской работе» [5, с. 9].

«Однажды, – вспоминал Г. Н. Дегтярев, тоже командир полка 51-й стрелковой дивизии, – случилось такое, что всех нас удивило. Руководить сбором назначили командира артполка Перекопской дивизии, равного по положению всем нам. Некоторые участники сбора, не стесняясь, вслух выражали скептическое отношение к новому руководителю. Через несколько дней превратное отношение к Говорову резко изменилось. «Перекопец» оказался с завидной начинкой. Командиры артполков, словно зачарованные, слушали содержательные лекции Говорова,

отличавшиеся глубиной и ясностью мыслей, новизной высказываний по теории и практике артиллерийского дела».

В таких условиях «закалялась сталь», которая победит затем в «Зимней войне», остановит фашистов под Ленинградом, которая на каждом направлении своей деятельности будет работать и служить на благо своей Родины. При этом, храняющая тонкость души и любовь к прекрасному.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Бычевский Б. В.* Маршал Говоров. (Советские полководцы и начальники) / Б. В. Бычевский. – М. : Воениздат, 1970. – 176 с.
2. *Телицин В. Л.* Маршал Говоров. От колчаковского офицера до Маршала Советского Союза / В. Л. Телицин. – М. : Яузा, Эксмо, 2008. – 320 с.
3. *Лященко Н. Г.* Маршал Советского Союза Л. А. Говоров : к 90-летию со дня рождения / Н. Г. Лященко // Военно-исторический журнал. – 1987. – № 2.
4. Невское время: газета. – СПб., 2007. – 20 февр.
5. Теплицын В. Л. Маршал Говоров (Путь русского офицера) / В. Л. Телицын. – М. : Вече, 2013. – 288 с.

УДК 378

И. А. Сергеева, А. С. Малов*

ФОРМИРОВАНИЕ ЦЕННОСТНО-СМЫСЛОВОЙ СФЕРЫ ЛИЧНОСТИ СТУДЕНТОВ

Значение формирования ценностно-смысловой сферы личности в юношеском возрасте трудно переоценить. Юношеский возраст считается решающим в становлении мировоззрения. Л. И. Божович отмечает, что именно в юношеском возрасте моральное мировоззрение начинает представлять собой устойчивую систему нравственных идеалов и принципов, опосредующих поведение и деятельность человека, его отношение к окружающей действительности и к самому себе [1].

Ценности – это то, ради чего люди живут – «любые материальные или идеальные явления ради получения, сохранения и обладания которыми индивид, социальная группа, общество предпринимают усилия» [2]. Ценностные ориентации характеризуют индивидуальное отношение к ценностям. В. Б. Ольшанский определяет ценностные ориентации как цели, стремления и жизненные идеалы, принятые в групповом сознании в виде норм [3]. Ценностные ориентации, определяющие жизненные цели человека, показывают то, что является для него наиболее важным и обладает личностным смыслом [4].

В основе ценностного отношения личности к миру, системы ценностей и ценностных ориентаций лежат потребности. А. Маслоу представил анализ ценностей важных для человека в теории иерархии потребностей. Первые два уровня потребностей (физиологические и потребность в безопасности) являются первичными, дефицитными (ценности самосохранения), последующие уровни (потребность в принадлежности и любви, в уважении, познавательные и эстетические потребности, а также потребность в самоактуализации) – вторичными, высшими (ценности развития, бытийные ценности).

* Сергеева Ирина Альбертовна, кандидат биологических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения.

Малов Алексей Сергеевич, студент СОД4-14-1 Иркутского государственного университета путей сообщения.

По функциональному значению М. Рокич разделил ценности на два класса: ценности-цели (терминальные) и ценности-средства (инструментальные) [4].

Формируется ценностно-смысловая сфера в процессе индивидуальной жизни человека, проходя ряд последовательно сменяющих друг друга стадий: эгоцентрическую (в качестве ценностей признается только то, что служит собственным интересам человека, определяется личной выгодой); группоцентрическую (ведущими становятся ценности и нормы группы, с которой человек себя идентифицирует); просоциальную (признаются общественные и общечеловеческие ценности); духовную (признаются высоко духовные идеалы, связанные с представлением о добре, справедливости) [5].

Цель данной работы заключалась в изучении особенностей формирования ценностно-смысловой сферы личности студентов ИрГУПС.

Исследование проводилось с помощью теста М. Рокича «Ценностные ориентации». Студентам предлагалось ранжировать два списка по 18 ценностей – терминальных (ценностей-целей) и инструментальных (ценностей-средств), с краткой расшифровкой содержания каждой, по степени их значимости. Выборка составила 50 человек (возраст от 19 до 22 лет).

Результаты ранжирования представлены в таб. 1.

Таблица 1
Результаты ранжирования терминальных и инструментальных
ценностей студентами

Терминальные ценности	Место в жизни	Инструментальные ценности	Место в жизни
1	2	3	4
Активная деятельность жизни	8,23	Ответственность	4,09
Здоровье	5,84	Высокие запросы	14,67
Интересная работа	14,43	Независимость	10,2
Материально обеспеченная жизнь	7,64	Самоконтроль	8,64
Наличие хороших и верных друзей	7,76	Широта взглядов	9,73
Общественное признание	10,88	Воспитанность	5,35
Продуктивная жизнь	10,17	Жизнерадостность	7,56
Уверенность в себе	18,14	Образованность	11,77
Творчество	9,68	Эффективность в делах	9,72
Удовольствия	8,60	Терпимость	7,46
Жизненная мудрость	9,45	Чуткость	8,56
Красота природы и искусства	15,58	Честность	7,22
Познание	8,34	Исполнительность	11,63
Развитие	7,53	Рационализм	14,62
Любовь	5,95	Аккуратность	8,46

Окончание табл. 1

1	2	3	4
Счастливая семейная жизнь	8,70	Непримиримость к недостаткам	10,34
Счастье других	10,42	Твердая воля	8,83
Свобода	8,62	Смелость в отстаивании своего мнения	8,34

Анализ жизненных целей студентов проводился по списку терминальных ценностей. Среди ценностей-целей, которые получили наиболее высокий ранг, мы выделили те, которые могут служить сигнализаторами актуализации тех или иных потребностей у студентов, и фактически, свидетельствовать об уровне развития их личности. Результаты представлены в табл. 2.

Таблица 2
Уровни потребностей по А. Маслоу и соответствующие им ценности-цели

Уровень потребности	Ценности-цели
Физиологические потребности	Здоровье (5,84)
Потребность в безопасности и защите	Материально обеспеченная жизнь (6,54)
Потребность в принадлежности и любви	Любовь (5,95) Друзья (7,76)
Потребность самоуважения и уважения со стороны других	Интересная работа (14,43) Общественное признание (10,88)
Потребность самоактуализации	Развитие (7,53) Познание (8,34)

Как видим, в системе ценностных ориентаций обследуемой выборки наиболее высокий ранг занимают ценности «здоровья» и «материально обеспеченной жизни», что соответствует дефицитному уровню, ориентированному на удовлетворение фрустрированных потребностей.

Потребности в принадлежности и любви находятся на втором месте по значимости. Следует отметить, что развитие личности в юношеском возрасте во многом определяется потребностью в дружбе и любви, что отражает важность теплых, доверительных отношений для молодых людей.

Судя по полученным данным, студенты находятся на группоцентристической стадии ценностно-смыслового развития, в которой отношение к действительности определяется через призму «свой-чужой», а также личностной пользой, ограниченной благополучием референтной группы, что в целом характерно для молодежи как социальной общности.

Обращает на себя внимание и тот факт, что ценности познания и развития, ориентированные на личностный рост и самоактуализацию, занимают более высокий ранг, чем социальные – интересная работа и общественное признание. Скорее всего, это связано с тем, что основная цель обучающихся на данном этапе – получить знания и максимально реализовать свои возможности на практике. Наиболее важными качествами, способствующими достижению жизненных целей, студенты считают ответственность, воспитанность и честность.

Опираясь на типологию групповых ценностей, предложенную А. В. Серым и М. С. Ясницким [2], в обследованной выборке мы выявили три типа личности:

1. Консервативный тип – 77 % студентов. Групповая иерархия ценностных ориентаций данной выборки характеризовалась большей значимостью конкретных жизненных ценностей – здоровья, материально обеспеченной жизни, счастливой семейной жизни, дружбы, интересной работы; незначимыми оказались ценности развития и продуктивной жизни, познания и творчества, поставленные ими на последнее место.

2. Творческий тип – 17 % студентов. Отнесенные к этому типу ставят выше других ценности любви, дружбы, свободы, развития и творчества. К числу отвергаемых ими ценностей относятся материально обеспеченная жизнь, общественное признание и развлечения.

3. Индивидуалистический тип – 6 % студентов. В системе ценностей этого типа наиболее высокий ранг значимости получила материально обеспеченная и активная деятельность жизни, развлечения, уверенность в себе и свобода. Ценности творчества, счастливой семейной жизни, красоты природы и искусства, а также счастье других занимают в их иерархии последние места.

Итак, более половины студентов (70 %) придерживаются консервативных ценностей (семья, здоровье, любовь, друзья, материальная обеспеченность), для 15 % студентов немаловажное значение имеют ценности творчества, познания, развития и свободы и лишь 6 % обследуемой выборки ориентируются на индивидуалистические ценности – материально обеспеченную жизнь, развлечения, уверенность в себе и свободу.

Система ценностных ориентаций в юношеском возрасте не останавливается в своем развитии, у человека меняется понимание мира, меняется отношение к действительности и, таким образом, продолжается развитие смысловых систем. Поэтому важную роль в развитии системы ценностных ориентаций и личностных смыслов студентов в период обучения в вузе играет организация образовательного процесса,

основанная на аксиологическом, компетентностном и личностно-ориентированном подходе.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Божович Л. И. Личность и ее формирование в детском возрасте* / Л. И. Божович. – М. : Просвещение, 1968. – 464 с.
2. *Серый А. В. Ценностно-смысловая сфера личности* / А. В. Серый, М. С. Ясницкий. – Кемерово: КемГУ, 1999. – 92 с.
3. *Ольшанский В. Б. Личность и социальные ценности* / В. Б. Ольшанский // Практическая психология для учителей. – М. : Онега, 1994. – С. 74–136.
4. *Леонтьев Д. А. Психология смысла. Природа, строение и динамика смысловой реальности* / Д. А. Леонтьев. – М. : Смысл, 2003. – С. 160.
5. *Братусь Б. С. Аномалии личности* / Б. С. Братусь. – М. : Мысль, 1988. – С. 58–109.

УДК 625.1(09)

В. Г. Третьяков, А. А. Степаненко*

ИЗ ИСТОРИИ ТУЛУНСКОЙ ПУТЕВОЙ МАШИННОЙ СТАНЦИИ

Бесперебойная работа железнодорожного транспорта требует постоянного ремонта пути: замены шпал, рельсов, разгрузки балласта и т. д. Это самые трудоемкие работы, основанные на ручном труде. Для проведения этих работ создаются особые структурные подразделения.

По приказу Народного комиссара путей сообщения СССР Л. М. Когановича (№ 35 от 1 апреля 1936 г.) было организовано 50 машинно-путевых станций, а всего было создано 301 машинно-путевая станция. Шли годы, менялись названия и принадлежность станций различным министерствам, впоследствии они стали называться Путевые машинные станции.

В приказе № 223 начальника ВСЖД Тимофея Георгиевича Ермакова значилось: организовать с 1 августа 1955 г. на ВСЖД Путевую дорожную машинную станцию № 1 (ПДМС-1), впоследствии переименованную в ПМС-183, с местом дислокации на станции Тулун. 1 августа 1955 г. считается днем создания Путевой машинной станции № 183, и с этого дня начался трудовой отчет достижений и побед в работе ее коллектива.

Первым начальником станции стал дорожный мастер Григорий Павлович Раствор. Начинать пришлось с нуля. Наряду с организацией предприятия, в приказе начальника ВСЖД был предусмотрен план выполнения капитальных работ. Все предприятие – кабинеты начальников, мастерские, бани, магазин, столовая, детский сад, общежитие – было организовано на колесах. На платформах находились запасы топлива, шпальные кости, накладки – все свое возили с собой, где бы ни находился коллектив.

* Третьяков Валерий Григорьевич, доктор исторических наук, профессор Иркутского государственного университета путей сообщения.

Степаненко Анастасия Андреевна, студентка И-15-СЖД-2 Иркутского государственного университета путей сообщения.

В наличии в начале было 4 машины, одна дрезина, 120 жилых вагонов, в которых проживали 250 чел. Было очень трудно. Не было специалистов и квалифицированных рабочих кадров. Однако по планам капитальный ремонт пути в среднем ежегодно должен был составлять 48–52 км.

С первых дней пребывания в должности начальника ПДМС-1 Г. П. Раствор начал строительство производственной базы. Это было необходимо для отстоя техники в зимний период, ремонта подвижного состава. Все начальники ПМС продолжили дело, начатое Григорием Павловичем. Прежде всего они занимались строительством и совершенствованием материальной базы станции.

Годы становления ПМС-183 были насыщены и богаты событиями в области технического развития коллектива. Повышали уровень квалификации путейцы и механизаторы. Рабочие стали активно учиться в техникумах и вузах и становиться надежными руководителями в коллективе, способными повести за собой всех остальных.

Так, Владимир Андреевич Антонов прошел путь от путейца до машиниста тепловоза. Борис Николаевич Бахрин, Станислав Пантелеевич Крук – это люди, которые освоили технику от путевского молота до укладочных кранов. На их долю выпали самые тяжелые организационные годы. Молодые, они не считались с трудностями, работали в дождь и снег, жару и холод, получая невысокую зарплату и проживая в простых деревянных вагончиках. В то время они были гордостью коллектива. Следует иметь в виду, что тогда путевые бригады были укомплектованы на 70 % женщинами.

В 1963 г. в ПМС стала поступать новая техника – укладочные краны и моторные платформы. Требования МПС и руководства ВСЖД к линейным предприятиям выросли. Поезда шли с небольшими интервалами. Требовалось быстрыми темпами осуществлять капитальный и текущий ремонт путей. Многие ПМС стали пополняться тяжелыми железнодорожными машинами и оборудованием. На звеносборочной базе было смонтировано два десятитонных козловых крана, получена новая машина ВПО-3000, значительно вырос автопарк предприятия.

С получением этих технически сложных тяжелых машин значительно облегчился труд путейцев. Первыми машинистами ВПО-3000 стали И. Пикуль, А. Ф. Михайлов, А. П. Белов, машинистами ЩОМ – Е. Евтигин, Ю. Кузнецов, В. Елисеев. Машинистами укладочных кранов в 1969 г. стали механизаторы С. П. Крук, А. Суров, Г. Ф. Молородов. Получение такой техники позволило повысить производительность труда, уменьшить долю ручного труда и самое главное, что было достигнуто, – это качество ремонта.

Тулунская ПМС-183 в 1970-е гг. занимала одно из ведущих мест среди родственных предприятий. За счет совершенствования технологий капитального ремонта путем увеличивалась производительность труда, сокращались затраты, повышалась заработка плата. На местах стали работать школы передового опыта, готовились кадры бригадиров. Предприятие ежегодно наращивало темпы ремонта путем, полным ходом шло строительство собственной базы.

Постепенно на предприятии сформировался хороший и надежный трудовой коллектив. Появились семейные династии Тишкиных, Михайловых, Зоркальцев, Венковских, Ананьевых, Белоусовых, Дроновых. Много инженерно-технических работников также трудились в коллективе семьями: супруги Савины, Крымские, Громовы, Антоновы.

В коллектив предприятия стали вливаться молодые, энергичные специалисты, которые заканчивали вузы и техникумы. Повышение профессионального уровня руководителей, мастеров и бригадиров было на железной дороге одной из важнейших задач, так как от умелого и правильно принятого решения зависело слишком много. Ошибка или неправильно принятое решение могли обернуться трагедией и человеческими жертвами. Вот почему так много внимания уделялось повышению квалификации кадров – от рядового работника до начальника.

Как и на всех предприятиях железных дорог, в коллективе ПМС шло социалистическое соревнование среди бригад, звеньев и других коллективов. Все это было взято под особый контроль начальником И. К. Крымским. Успехи коллектива не заставили себя долго ждать. Уже в 1983 г. коллективу ПМС-183 присудили преходящее красное знамя по итогам работы за второй квартал. А в 1984 г. коллектив стал победителем Всесоюзного социалистического соревнования. В последующие 1985–1995 гг. коллектив и работники многократно награждались грамотами, дипломами МПС, денежными премиями, переходящими Красными знаменами. Это говорило о стабильной и надежной работе станции.

Расширялась база, приобреталось оборудование и новая техника, создавались хорошие условия для труда и отдыха. Но во все годы для руководителей предприятия всегда важнейшим вопросом было строительство жилья для рабочих и их семей. В жилье нуждалось более 200 чел. В 1984 г. был отведен участок под строительство жилья, где за пять лет было построено 26 двухквартирных домов, и более 50 семей справили новоселье. Наряду со строительством деревянных домов строилось и жилье из кирпича. 210 семей получили жилье. Со строительством жилья велось и строительство других важных объектов – но-

вой котельной, спортивного комплекса, овощехранилища, водонапорной башни, зданий конторы [1].

Таким образом, создание Тулунской ПМС было своевременно. Она полностью справилась с задачами, которые перед ней были поставлены, и стабильно обеспечивала бесперебойную работу дороги на введенном участке Транссибирской магистрали.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Текущий архив ПМС 183 ст. Тулун.

Приглашаем к участию в нашем научном журнале. Здесь публикуются материалы, соответствующие следующим рубрикам:

- | | |
|-----------------|---------------------------------|
| • История | • Психология |
| • Философия | • Право и управление |
| • Культурология | • Теория и практика образования |

* * *

Ежегодно в Иркутском государственном университете путей со-общения проводится межвузовская научно-практическая конференция «Гуманитарные проблемы современного общества», в которой принимают участие преподаватели, аспиранты и студенты разных учебных заведений.

Следующая конференция состоится **9 декабря 2017 г.** Приглашаем всех желающих принять участие (очное или заочное). Лучшие материалы будут опубликованы.

* * *

ТРЕБОВАНИЯ К ОФОРМЛЕНИЮ ПРЕДСТАВЛЯЕМЫХ В РЕДАКЦИЮ МАТЕРИАЛОВ

Представляемые материалы (за исключением рекламных и информационных заметок о научных форумах, культурных мероприятиях, новых книгах) должны отвечать тематике журнала. Тексты статей присылаются на любом электронном носителе или по электронной почте письмом с вложением двух файлов:

1. Файл со статьей (должен быть назван по фамилии автора, например: «Петров. Статья.doc»).

2. Файл со сведениями об авторах включает: фамилия, имя, отчество; ученая степень, звание и должность, полное название учреждения; контактный телефон и e-mail (должен называться, например: «Петров. Справка.doc»).

ОФОРМЛЕНИЕ ТЕКСТА

На первой строке слева – индекс УДК. На следующей строке справа размещаются инициалы и фамилия автора(ов): строчными буквами, жирным шрифтом, 14 кегль (отсюда же ссылкой внизу страницы прописываются полностью ФИО, научная степень, должность и место работы, город, e-mail). На следующей строке – название статьи прописными буквами, жирным шрифтом, 14 кегль, выравнивание по центру. Ниже – аннотация и ключевые слова на русском языке, выравнивание по ширине, 12 кегль, курсив.

Ниже, через одну строку, в таком же порядке прописываются все эти же данные на английском языке.

Через два интервала следует текст:

1) параметры страницы: размер бумаги – А4; ориентация – книжная; поля: верхнее – 3 см, – все остальные 2,5 см.

2) параметры основного текста: стиль – обычный (Normal); шрифт – Times NRC, размер – 14 кегль, интервал одинарный, отступ первой строки – 10 мм, остальные – 0; выравнивание – по ширине;

– **не допускается ручное** форматирование текста (абзацные отступы, переносы, выравнивание текста и др.);

– расстановка переносов устанавливается **автоматическая**, переносы в словах из прописных букв **запретить**;

– страницы **не нумеруются**;

– таблицы, рисунки и формулы **не должны выходить** за текстовое поле (необходимо выдерживать размеры полей по всей странице).

3) Рисунки должны быть введены в текст и подписаны; графики и диаграммы оформляются аналогично. Подрисуночные подписи выполняются в основном тексте. Формулы вводятся с помощью редактора формул в одном окне для каждой отдельной формулы.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК оформляется в соответствии с действующим ГОСТом 7.1-2003 или ГОСТом 7.05-2008. Рекомендуем все же при оформлении источников не забывать указывать название издательства и полный объем источника (количество страниц в книге, статье и т. п.). Источники рекомендуется располагать в порядке их упоминания в тексте статьи. Список печатается через один интервал 12 кеглем.

ССЫЛКИ (сноски) оформляются **по тексту в квадратных скобках**, где указывается порядковый номер источника в библиографиче-

ском списке и страница (том, опись, фонд, дело и др.), к которой автор желает направить читателя.

Примеры оформления статей можно найти на официальном сайте Иркутского государственного университета путей сообщения в разделе «Наука» – «Научные издания» – «Культура. Наука. Образование».

Редакция оставляет за собой право отбора и редактирования материалов для включения в очередной номер журнала. Электронные носители и рукописи авторам не возвращаются. По результатам обсуждения материалов редколлегией принимается решение: а) о публикации статьи, б) об отправке статьи на доработку в соответствии с замечаниями рецензента, в) об отказе в публикации статьи. Мотивированное заключение о необходимости доработки или об отказе в публикации направляется автору электронной почтой.

Авторы несут ответственность за подбор и достоверность приведенных фактов, цитат, экономико-статистических данных, имен собственных (в том числе географических названий) и иных сведений энциклопедического характера, а также за точность данных библиографического списка.

Адрес для отправки материалов в журнал:
664674, Иркутск, ул. Чернышевского, 15,
Иркутский государственный университет путей сообщения, корп. Д,
каб. 621 (кафедра философии и социальных наук).
Телефон для справок: (тел. (3952) 638399+0129; 638310+0129).

Материалы можно направлять электронной почтой:

- e-mail: tretvv@yandex.ru Третьяков Валерий Валерьевич (зав. кафедрой философии и социальных наук), т. 8-902-578-71-29
- e-mail: natali.swatos@yandex.ru Никифорова Наталья Викторовна, ответственный секретарь журнала, т. 8-964-547-77-92

КУЛЬТУРА НАУКА ОБРАЗОВАНИЕ

НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ

№ 1 (42) 2017

Редактор *А. В. Каверзина*
Оригинал-макет и обложка: *Н. Е. Кильдышева*

Подписано к печати 10.05.2017. Дата выхода 1.06.2017.
Формат 70×100¹/₁₆. Офсетная печать. Усл.-печ. л. 15,05.
План 2017 г. Тираж 500 экз. Заказ №

Бесплатно

Учредитель: Иркутский государственный университет путей сообщения
Адрес издательства и редакции: 664674, Иркутск, ул. Чернышевского, д. 15 (ИрГУПС),
корп. Д, каб. 621, кафедра философии и социальных наук
Тел.: (8-3952) 638-311 (01-47, 01-29)

Отпечатано в типографии ООО «Принт-2»
426035, г. Ижевск, ул. Тимирязева, 3
