

ИРКУТСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

КУЛЬТУРА

НАУКА

ОБРАЗОВАНИЕ

НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ

основан 1 декабря 2006 года

выходит 4 раза в год

№ 2 (43) 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); канд. филол. наук, доц. *О. Н. Касаткина* (Иркутск); канд. филос. наук, доц. *Л. В. Корчевина*; д-р ист. наук, доц. *А. В. Костров* (Иркутск); канд. пед. наук, доц. *С. Э. Лятти* (Иркутск); д-р филос. наук, проф. *В. В. Мантатов* (Улан-Удэ); д-р ист. наук, проф. *В. В. Назаров* (Иркутск); канд. филол. наук, доц. *Т. А. Скопинцева* (Иркутск); канд. юрид. наук, доц. *А. А. Тюкавкин-Плотников* (Иркутск); канд. экон. наук, доц. *О. А. Фрейдман* (Иркутск); канд. мед. наук, доц. *В. А. Чичкалов* (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

№ 2 (43)
2017

ФИЛОСОФИЯ

- Осипов В. Е. (Иркутск)**
Диалектика. Законы диалектики в философском
дискурсе 7

- Егоров А. В. (Иркутск)
Творческо-бунтующий характер совести
на примере мифологических героев Древней Греции 20

ИСТОРИЯ

- Малых Г.И. (Иркутск)**
Октябрь 1917 г.: революция или государственный
переворот? Историко-философские размышления 28

- Суханов С. В. (Санкт-Петербург)**
Опыт подготовки военно-обученных резервов
вневойсковым методом 47

- Гасельник В. В. (Иркутск)**
Иркутск. Его место среди девятнадцати сибирских
городов конца XVII в. 58

- Хобта А. В. (Иркутск)**
Восточно-Сибирская железная дорога в годы
Великой отечественной войны 68

- Воронцов В. Н. (Иркутск),
Воронцов Д. В. (Санкт-Петербург)**
Развитие воздухоплавания в дореволюционной
России 87

- Петрушин Ю. А., Фейзулина И. Б., Янченко А. И. (Иркутск)**
История усольской спичечной фабрики (1888-1996 гг.).103

- Третьяков В. Г., Хобта А. В. (Иркутск)**
Из истории подготовительных работ при сооружении
Транссибирской магистрали 122

ПРАВО И УПРАВЛЕНИЕ

- Ринчин А. Л. (Иркутск)**
Исчезнувшая империя. Анализ экономических,
социальных и политических причин распада СССР:
25 лет спустя 145

Немцов Ю. Г. (Иркутск) Принцип воздаяния как норма справедливости в юридическом позитивизме Г. Кельзена	158
Ларюнина Е. В., Фролова К. В. (Иркутск) Профессиональная этика: почему финансовые специалисты должны быть социальными ответственными	166
Дмитренко А. В. (Новосибирск) Как повышать скорость мышления	171
Требования к оформлению представляемых в редакцию материалов	180

CONTENTS

No 2 (43)
2017

PHILOSOPHY

- Osipov V. E.** (*Irkutsk*)
Dialectics: laws of dialectics
in a philosophical discourse 7

- Egorov A. V.** (*Irkutsk*)
The creative and rebellious nature
of conscience by the example of the mythological
heroes of Ancient Greece 20

HISTORY

- Malykh G. I.** (*Irkutsk*)
October 1917: is a revolution or rebellion?
Historical and philosophical reflection 28

- Sukhanov S. V.** (*Sankt-Peterburg*)
The experience of training military-trained reserves
by an extra-military method 47

- Gaselnik V. V.** (*Irkutsk*)
Irkutsk. His place among the nineteen Siberian
cities in the end of the XVII century 58

- Hobta A. V.** (*Irkutsk*)
East-Siberian Railway in the years
of the Great Patriotic War 68

- Vorontsov V. N.** (*Irkutsk*),
Vorontsov D. V. (*Sankt-Peterburg*)
Development of aeronautics in pre-revolutionary
Russia 87

- Petrushin Yu. A., Feyzulina I. B.,**
Yanchenko A. I. (*Irkutsk*)
History of the Usolye match factory (1888-1996) 103

- Tretyakov V. G., Hobta A. V.** (*Irkutsk*)
History of preparatory work for the construction
of the Trans-Siberian Railway 122

LAW AND MANAGEMENT

- Rinchino A. L.** (*Irkutsk*)
The vanished empire. Analysis of the economic,
social and political causes decay of the USSR:
25 years later 145

Nemtsov U. G. (Irkutsk) The principle of retribution as the norm of justice in the legal positivism of H. Kelsen	158
Laryunina E. V., Frolova K. V. (Irkutsk) Professional ethics: why the financial specialists should be socially responsible	166
Dmitrenko A. V. (Novosibirsk) How to increase the speed of thinking	171
Information for authors	180

ФИЛОСОФИЯ

УДК 122/129

В. Е. Осипов*

ДИАЛЕКТИКА. ЗАКОНЫ ДИАЛЕКТИКИ В ФИЛОСОФСКОМ ДИСКУРСЕ

В статье рассматриваются законы диалектики, сформулированы их более точные определения, конкретизируется связь с законами науки.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: диалектика, законы, принципы, отрицание, качество, количество, противоположности.

V. E. Osipov

DIALECTICS: LAWS OF DIALECTICS IN A PHILOSOPHICAL DISCOURSE

In article laws of dialectics are considered, their more exact definitions are formulated, their connection with laws of science is established.

KEYWORDS: dialectics, laws, principles, denial, quality, quantity, contrasts.

Мышление – великое достоинство, и мудрость в том, чтобы говорить истинное и чтобы, прислушиваясь к природе, поступать с ней сообразно.

Гераклит

Действительно, подлинное величие мудреца – говорить истинное и, прислушиваясь к природе, поступать с ней сообразно. Но это внешняя сторона мышления, вершина могучего айсберга, которая скрывает собой титанический труд и огромное, запредельное напряжение творческого разума, который на пути к истине вынужден преодолевать постоянно сопровождающие его сомнения и заблуждения. Такое состояние мыслящего разума присуще изначально практически всем творчески мыслящим представителям науки, как естественной, так и гуманитарной. Но у мыслящего философа-мудреца состояние смятения разума и чувств есть проявление общей сути его духовного бытия, выраженной в

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

понятии души. Поэтому в этом значении саму философию можно представить как величественную гармонию мыслящего разума и постоянно возбуждающей его сметенной души.

Мудрец не только провозглашает истину, но, прежде всего, сообразно природе своего предназначения, неустанно ищет истину там, где многие полагают, что она уже у них в руках как синица, вопреки недосыгаемому журавлю в небе. Этот дух неустанного и бесконечного поиска истины характерен для диалектической философии; но и сама диалектика представляет собой не только метод теоретического осмысливания всеобщей закономерности бытия, но и объект творческого, всестороннего анализа своих исходных положений и принципов, без которого она может превратиться в свою противоположность, в сумму застывших неизменных догм, справедливых для всех времен и народов. Потенциальная опасность такого толкования диалектики, ее законов и принципов были всегда; она не изжита в современном бурно развивающемся теоретическом мышлении.

Многочисленные и конструктивные исследования проблем диалектики в нашей литература были проведены в 70-х гг. прошлого столетия [2]. Достаточно полно и всестороннее было сформулировано и освещено классическое наследие прошлого по проблемам диалектики, рассмотрены вопросы применения метода в естественно-научном и гуманитарном познании, в результате чего общетеоретическое философское мышление получило новое, более соответствующее эпохи неклассической науки содержание и формы выражения; наметился явный отход от малопродуктивной и неконструктивной борьбы с идеализмом в сторону позитивного мышления о проблемах методологии науки; творческий союз философии и современного естествознания стал реальностью теоретической мысли.

Значительную роль в становлении современной философии, выяснении ее органической связи с наукой сыграли Всесоюзные совещания по философским проблемам естествознания, каждое из которых имеют эпохальное значение.

Первое Всесоюзное совещание по философским проблемам естествознания (1958 г.) подвело итоги работы по обобщению современного естествознания на основе диалектико-материалистической философии, наметило общие пути и тенденции по укреплению творческого союза философии и науки [3]. На совещании впервые прозвучала в явной форме идея необходимости отказа от догматизма в теоретическом мышлении и перехода на конструктивные основы в анализе проблем методологии науки.

Второе Всесоюзное совещание по философским проблемам естествознания, проведенное в 100-летнюю годовщину со дня рождения В. И. Ленина, подвело итоги совместной конструктивной работы философов и естествоиспытателей за прошедший период и наметило перспективы дальнейшего развития их творческого союза [4]. Совещание явилось важной вехой на пути дальнейшего укрепления процесса диалектизации науки. Значительные изменения в этот период происходят и в самой методологии научного познания. Был не только преодолён догматизм и субъективизм методологии, но и достигнут ее качественно новый, более высокий уровень. Особенно ощутимо были успехи философского осмыслиения проблем современной физики, биологии, химии, математики, информатики, астрономии и других фундаментальных и прикладных наук. Всесторонний позитивный анализ был дан методологическим принципам науки и прежде всего – принципам наблюдаемости, соответствия, дополнительности, соотношений неопределенности, системности, симметрии, простоты, вскрыта их конкретно-научное содержание и общенеученое значение. Системность рассмотрения объекта становится методологическим принципом многих наук, в том числе и социально-гуманитарных.

В 70-80е г. произошли существенные изменения в методологии научного познания, что нашло свое отражение в тематике Третьего Всесоюзного совещания по философским проблемам естествознания (1980 г.). Сама методология научного познания стала более диалектичной и значительно расширила границы и сферу своего анализа. Наряду с интенсивным исследованием методологических проблем естествознания, значительное внимание стало уделяться исследованиям философских вопросов, возникающих на стыке естественных, общественных и технических наук [5]. Таким образом, мы можем со значительной долей уверенности заявить, что в этот период был сформулирован новый стиль научного мышления; многочисленные кардинальные проблемы науки стали рассматриваться в их целостность и органическом единстве, и именно эта форма мышления является доминирующей в современном научном познании и практическом освоении и преобразовании действительности.

Философские конгрессы регулярно проходят и в наши дни с более широкой тематикой докладов и привлечением многочисленных участников. Каждая эпоха признана осмыслить и ответить на вызовы современности. В настоящее время мы встречаемся с очень широким спектром фундаментальных проблем, от решения которых зависит будущее человечества, судьбы поколений, на ближайшую длительную перспективу. Среди них необходимо отметить прежде всего глобальные эколо-

гические и социальные проблемы, техногенные катастрофы и социальные угрозы, связанные с экономическим неравенством стран и народов, их национальных различий и религиозных взглядов, за которыми скрываются более глубокие причины социальных конфликтов и поступков. Развитие мирового процесса все более становится непредсказуемым и нелинейным. Актуальная задача философии, всего теоретического, и политического в том числе, мышления состоит в том, чтобы осмыслить все эти вызовы современному человеку, вскрыть их сущность и причины, предвидеть тенденции их возможного дальнейшего развития. Но для этого сама теоретическая мысль должна находиться в постоянном напряжении, в непрерывном поиске и развитии, обновлении своих исходных понятий и принципов, ибо любое успокоение в этом направлении неизбежно ведет к регрессу, догматизму и схоластике.

Поистине великое предназначение философии – познать закономерности науки и тем самым способствовать ее развитию. Но пред творчески мыслящим разумом всегда стояла и обратная задача – познать сущность самой философии и выразить ее содержание в законах и категориях сообразно своей природе и в строгом соответствии с принципами науки, с ее современными достижениями и состоянием. Именно эта обратная задача становится в настоящее время особенно актуальной; новое содержание современной науки как никогда нуждается в соответствующей форме его всеобщего выражения. Необходимо, в частности, заново критически переосмыслить содержание понятия диалектики, форму выражения ее законов и категорий с точки зрения современного философского дискурса.

Становление материалистической диалектики проходило в условиях безраздельного господства классического естествознания и соответствующего ему стиля научного мышления, требующего строгого разделения объекта и субъекта познания и рассматривающего научные теории в качестве непосредственного истинного отражения закономерности происходящих в мире процессов. Гегель назвал такое мышление докантовской метафизикой, внес существенный вклад в преодоление его ограниченности; но полностью отменить классический стиль научного мышления невозможно в принципе, так как он выражает собой некоторые общие закономерности процесса познания и базируется на серьезном фундаменте единой естественно-научной картины мира.

Образ картины мира классического естествознания; несомненно, оказало значительное влияние на все теоретическое мышление того времени, в том числе – на формулировку основополагающих принципов и законов материалистической диалектики, как науки о всеобщих законах движения внешнего мира и человеческого мышления. Ф. Энгельс

отмечает в этой связи, что в созданной ими материалистической философии гегелевская диалектика была поставлена на ноги, так как прежде она стояла на голове. «Таким образом, диалектика понятий сама становилась лишь сознательным отражением диалектики движения действительного мира» [6, 302]. Из этого необходимо следует логический вывод о существовании двух диалектик объективной и субъективной, о всеобщем и универсальном характере законов, непосредственно отражающих собой движения реального мира. Последующее развитие естествознания и самой философии вскрыло ограниченность классического стиля мышления, обнаружились более глубокие отношения между объектом и субъектом, многообразие форм детерминации явлений и процессов, форм взаимоотношений философии и науки.

Чрезмерная онтологизация диалектики значительно обедняет ее содержание и глубину, сводит ее обоснование к сумме примеров. В. И. Ленин заметил в этой связи, что положения диалектики доказываются не суммой примеров (это для популярности), а историей науки «как закон познания и закон объективного мира» [7, 316].

Современная научная теоретическая мысль представила нам более глубокие и многогранные формы отношений между объектом и субъектом и в тоже время принуждает нас заново творчески переосмыслить философское наследие прошлого, в частности – величие гносеологии И. Канта. Действительно, теоретическая наука и философия в основном описывает не сам объект как таковой, существующий как «вещь в себе», но имеет дело с предметом познания сконструированным субъектом по законам логического мышления и в соответствии природой объекта. Часто этот предмет представляет собой абстракции более высокого, чем первый, порядка и его связь с реальным миром осуществляется познающим субъектом через сведения его к теориям, непосредственно отражающим собой реальный мир. Необходимость учитывать субъективный фактор в познании объекта – есть непреложное условие истинности многих современных фундаментальных естественно-научных теорий.

Следует заметить, что субъективный фактор в теории – это не субъективизм и произвол, и даже не идолы Ф. Бэкона, которые проявляют себя в той или иной форме в познавательном процессе; субъективность в естественно-научных теориях имеет иную природу, например как ссылка на систему отсчета к теории относительности или обязательный учет типа прибора в квантовой механике. Для объяснения этой гносеологической ситуации, необычной с точки зрения классического способа описания, потребовалось ввести новую систему методологических принципов, которые, как выяснилось в процессе их анализа, имеют принципиальное значение для всего современного теоретического

мышления и могут быть экстраполированы на другие науки неклассического типа и на философию.

Специфика философии и ее диалектического метода мышления не в их потенциальной возможности объяснить некоторые явления действительности, но в том, что они являются всеобщими формами выражения закономерности социальных и природных процессов воплощением мыслящего разума о сущности бытия; данное положение должно получить свое отражение и в их соответствующих определениях.

Философия – это всеобщая форма теоретического мышления как выражение противоречивой сущности бытия, представленного единством и качественным многообразием его сторон, в их становлении и развитии [8, 31].

Диалектика – всеобщая форма теоретического мышления, основанного на принципе раздвоения единого на взаимоисключающее противоположности и познании его противоречивых сторон, их взаимной связи, становления и развития [9, 21]. Мы не можем рассматривать диалектику в двух ее формах – объективную и субъективную; это единое целостное учение или форма мышления, основанная на закономерностях научного познания и в тоже время, обладающее специфической и внутренней логикой своего развития. Принципы диалектики, как и любой другой науки, не существуют в природе сами по себе; это элементы и основания теории, требования, которые мы должны соблюдать в познании и преобразовании действительности; это такая субъективность которая позволяет нам «прислушиваясь к природе, поступать с ней сообразно». Данное соответствие общетеоретических и абстрактных суждений диалектики с реальным миром возможно потому, что ее законы и категории базируются на достижениях науки, впитываются в себя их суть и постоянно развивающееся содержание.

Философия и ее диалектический метод дисциплинарны и самодостаточны в своем обосновании, но в тоже время наиболее полно они проявляют себя на уровне всеобщности по отношению к конкретно-научному знанию. Поэтому мы можем рассматривать законы и категории диалектики, имеющих относительно самостоятельный статус, в качестве всеобщей формы выражения закономерности явлений и процессов, представленных в конкретно-научном познании.

Так, в основании многих фундаментальных теорий представлены три закона; в них выражено ее основное содержание и суть, которые раскрываются по мере ее дальнейшего анализа на основе метода восхождения от абстрактного к конкретному: это законы И. Кеплера, механики И. Ньютона, термодинамика, оптики, электростатики, логики Аристотеля, генетики Г. Менделя, диалектики. И даже в учении К. Маркса

можно заметить данную триаду: основной социологический закон об определяющей роли способа производства в общественном развитии, закон соответствия производственных отношений характеру и уровню развития производительных сил, закон функционирования и смены общественно-экономических формаций в процессе социальных революций. Все эти законы по структуре и по смыслу имеют некоторые общие черты, которые получат свое выражение в диалектике.

Первые – это законы-принципы, в них сформулирована общая гипотеза и основное содержание соответствующей картины мира, ее суть. В физике первые законы в основном выражают имеющую общенаучный характер идею сохранения и превращения данной формы движения материи; в философии, как это будет показано ниже этому требованию в большей мере удовлетворяет закон отрицания отрицания.

Вторые законы, как правило, выражают собой функциональную зависимость фундаментальных величин теории в процессе их изменения; эти законы в большей мере удовлетворяют сущности данного понятия, играют определяющую роль в решении конкретно-научных задач. Например, это вторые законы механики, термодинамики, электростатики и т. д. В диалектике им соответствует закон перехода количественных изменений в качественные.

Трети законы науки выражают собой, в основном, принципы количественной и качественной экстраполяции первого и второго законов на более широкую область их возможного применения. Это, например, утверждение о равенстве действия и противодействия сил в механике, принцип суперпозиции в электростатике, принцип независимого распределения случайных признаков по каждой паре в генетики и т. д. В философии данному принципу в наибольшей мере соответствует закон единства и борьбы противоположностей. Таким образом, в науке явно прослеживается некая общая схема выражения закономерности, как форма которая проявляет себя и в философии в единстве трех законов диалектики.

Общность форм выражения закономерности в науке и философии позволяет нам сделать вывод о единой гносеологической картине мира, в которой центральную роль играет отношение субъекта и объекта на данном исторически определенном этапе развития научного познания.

Гносеологическая картина мира представляет собой систему взглядов человека на сущность процесса опознания, его возможные границы и формы. Она не существует и не функционирует отдельно от общей научной картины мира, ибо гносеологическая, мировоззренческая и методологическая функции философии и науки едины, и только в этом единстве мы можем говорить о философии как о методологии науки,

экстраполировать выводы одной из этих сфер познания на другую. Данный вывод вытекает из более общего методологического принципа о материальном единстве мира, сформулированного еще основоположниками диалектико-материалистической философией.

Триада законов науки и философии – это не внешняя форма или искусственная схема, но выражение сущности и системности, каждый элемент которой необходим и отражает собой целостность и закономерность процесса познания. Поэтому в принципе недопустимо представлять одни из законов этой триады основными, другие – второстепенными, как это было некоторое время с интерпретацией отрицания отрицания, третьего по порядку и значимости для философии. Мы представили этот закон в качестве первого, так как в нем выражена суть и общее содержание диалектики процесса познания. Но, чтобы такой шаг был действительно эффективным и необходимым, надо критически переосмыслить саму формулировку этого и других законов диалектики.

Отрицание – это чисто логическая процедура мышления, а в диалектике это понятие не выражает достаточно полного содержания и сущность процесса развития, даже если мы вслед за Гегелем отмечаем, что отрицание есть снятие исходного качества и утверждение нового. Мы не объяснили этим приемом всю глубину и многообразие форм процесса развития, ибо понятие «снятие» тоже не несет в себе позитивной информации и не может быть причислено к системе философских категорий. Тем более выглядит игрой слов сочетания понятий «отрицание отрицания»; так и наводит мысли о чем то таинственном, магическом и неслучайно поэтому в дискуссиях по проблемам диалектики в прошлом критических замечаний больше всего было именно по этому закону. Справедливости ради следует отметить, что содержание закона в литературе раскрыто достаточно полно и обстоятельно, но это содержание не вытекает логически из его названия, и рассматривается как нечто самостоятельное, внешнее по отношению к его сути и поэтому нередко варьируется при определении его основополагающих признаков и ядра. Содержание понятия закона должно быть отражено в его названии и определении, а не привноситься в него чисто механически извне; это есть непреложное правило логики мышления.

При определении основного содержания или ядра закона отрицания отрицания мы прежде всего должны выделить его такие стороны, как поступательность и преемственность, их диалектический синтез проявит себя в понятии цикличности. Поэтому отрицание отрицания в сущности есть закон единства и взаимообусловленности процессов поступательности, преемственности и цикличности в развитии. Само суждение закона можно сформулировать так: «Единство процессов поступательности, преемственности и цикличности в развитии».

пательности и преемственности в развитии обуславливает собой характер его цикличности. Формой выражения этого единства является диалектическое отрицание как противопоставление нового качественного состояния системы исходному состоянию». В этом значении данный закон более адекватно отражает собой диалектическое содержание и сущность процессов развития, потенциальную возможность выхода на другие законы и категории диалектики, также на фундаментальные выводы и положения науки.

Поступательность – это движение вперед как бесконечный и непрерывный линейный процесс, который основан на кумулятивистском представлении о развитии как простом накоплении, увеличении и росте. Напротив, принцип преемственности требует непременного учета предшествующего состояния и содержания развития, и тем самым постоянно побуждает нас возвращаться в процессе познания к исходному началу. В этом отношении примечательны слова Гегеля о том, что движение познание вперед есть движение к его основанию.

Единство противоположных начал – поступательности и преемственности в развитии реализует себя в понятии цикличности, как некоторой завершенности данного качественного состояния системы.

Философия самодостаточна в своем основании и в этом отношении она есть в себе и для себя бытие сущего. Но в тоже время она не может замкнуться только на себе, она есть также всеобщая форма выражения закономерности познания и методология науки, есть отношение. Поэтому цикличность не следует понимать как некую абстрактную схему и спиралевидность, она всегда наполняется реальным содержанием научного познания, имеет характерные черты и особенности, в которых отражена природа развивающегося объекта.

Реальные процессы развития намного сложнее гносеологических и диалектических моделей и тем более недопустимо исходить в познании закономерностей действительного мира из априорно сформулированных схем. Но при этом следует учитывать и то, что законы диалектики и сама диалектико-материалистическая философия возникли не на пустом месте как плод чисто теоретического мышления и безудержной фантазии возбужденного ума; в них отражен весь опыт человеческого бытия, опыт научного постижения человеком закономерности мирового процесса. Всеобщим выражением закономерности науки являются законы диалектики. В этой связи интересно заметить, что принцип преемственности в развитии созвучен с общей идеей детерминизма, где состояние системы в каждый момент времени рассматривается как следствие ее предыдущего бытия и как причин ее будущего состояния. Конечно, о конкретных формах данного соответствия с определенными

типами детерминизма здесь не может быть речи, логично утверждать лишь о наличии некоторой аналогии и не более того. Принципы философии только в общих чертах отражают конкретно-научное знание и реальное бытие.

Закон перехода количественных изменений в качественные дискутируются менее всего; его выводы и содержание логически обоснованы, достаточно полно выражены в названии и, что немаловажно, хорошо согласуются с понятием науки и социальной практики; в сущности – это обобщенное выражение вторых законов науки. Суждение этого закона можно сформулировать так: «Количественные изменения некоторых параметров системы при достижении ими определенного порогового значения приводят к качественным изменениям ее состояний. Пороговое значение параметра системы есть граница меры данного качества». Необходимо отметить что данный закон функционирует не сам по себе и для себя; он представляет собой существенный элемент общей системы диалектики, в котором наиболее полно выражена идея и принцип становления – одного из фундаментальных в диалектической философии.

Категория и принцип становления наиболее полно представлены в учении о бытии «Науки логики» Гегеля. Идеи этого мыслителя служат основой для современного анализа системы категорий диалектики в целом, хотя по известным причинам невозможно чисто механически переносить его мысли на современную философию.

В отечественной философской литературе категория и принцип становления исследованы явно недостаточно, обычно их отождествляют с понятием развития по логической схеме часть-целое. Связь между этими категориями, конечно, есть, но полного смыслового соответствия здесь нет и быть не может по определению. Поэтому необходимо развести содержание данных категорий, дать им более четкое и точное определение.

Становление – процесс трансформации исходного потенциально возможного и неопределенного бытия в его качественно определенное состояние.

Развитие – реализация потенциальных возможностей как последовательная связь состояний системы в процессе и эволюций [10].

Категория становления и соответствующий ей принцип всеобщей трансформации бытия являются исходными при построении системы категорий диалектики в их всеобщей связи и развитии: бытие и ничто, качество и количество, возможность и действительность, определенность и неопределенность, состояние и его изменение. Как исходное,

становление есть сторона развития и в тоже время его предпосылка, есть проторазвитие.

Развитие более широкое по объему и содержанию понятие, которое характеризуется не одним, а всеми законами диалектики в их системном единстве. Категория развития более применима к непосредственному описанию реальных процессов бытия, нежели понятие становления. Но непосредственная экстраполяция данных понятий и принципов на познание реальной действительности возможна не всегда, ибо это ведет к искажению самой сути диалектики. Категории становления и развития наиболее полно отражают сущность биологической и социальной формы движения материи, сложные и противоречивые процессы познания мира и самого человека; поэтому наивно выглядело бы утверждение о развитии предметов неживой природы. Принципы становления и развития действительно являются всеобщими; их всеобщность заключается не во всеохватности всего сущего в мире, но в том, что наше познание мира живой неживой природы мы должны рассматривать в постоянном становлении и развитии, в его восхождении от относительных истин к абсолютным. Принципы диалектики не являются непосредственным отражением мира вещей; они суть основополагающие правила и законы теории познания и методологии науки.

Принято считать, что ядром диалектики, в котором заключены сущность и основное содержание категорий становления и развития, является закон единства и борьбы противоположностей; в этой связи закон отрицания отступают на третий план. Такой подход к анализу диалектики и ее законов сложился исторически, его истоки можно обнаружить в учении Гераклита и Платона, И. Канта и Г. Гегеля, его развивал В.И. Ленин. Но сейчас мы все более убеждаемся в том, что законы диалектики, как и любой научной теории, некорректно классифицировать на основные и неосновные; только в единстве и системности они отражают сущность теории и объекта ее исследования. Тем более, что сама диалектика и формулировки ее законов постоянно развиваются и уточняются, принимая при этом классически завершенные формы. Данное замечание относится и к познанию закона единства и борьбы противоположностей.

Понятие «борьба» не отражает собой всей полноты содержание закона; его можно адекватно применять, например только при анализе отношений между антагонистическими классами, либо как нечто образное, иносказательное гераклитовское. Неслучайно поэтому Ф. Энгельс обозначил его как «закон взаимного проникновения противоположностей» подчеркивая этим наиболее важную и существенную сторону противоположности бытия.

Противоположности взаимно полагают, исключают и проникают друг в друга, а «борьба» – одна из сторон или форма их взаимодействия, противоборства. Поэтому определение закона должно имплицитно включать в себя все эти стороны отношений между противоположностями и в тоже время не ограничиваться их простым перечислением, чтобы не быть принципиально неполным и уязвимым для критики. Как суждение закона данное определение можно сформулировать так: «Единство и взаимодействие противоположных сторон целого определяет собой его характер и формы развития». В отношении детерминации единого и целого с его взаимодействующими сторонами заключена суть закона «единства и взаимодействие противоположностей».

В процессе взаимодействия противоположности взаимно изменяют друг друга, по законам, определяемыми типом целостности системы. То есть, не только стороны целого детерминируют собой характер его развития, но и сами они могут развиваться и взаимодействовать между собой только как элементы общей системы по ее законам строения и функционирования.

Современная наука вскрыла многообразие форм выражения закономерности явлений, от простейших строго детерминистических до законов, отражающих сложные нелинейные процессы в открытых системах [11]. Законы диалектики – это законы-тенденции, принципы обще-теоретического мышления; их невозможно подвести под строгие рамки конкретно-научного знания. Но именно в этой их всеобщности и неопределенности заключена таинственность и недосказанность, которая позволяет философскому мыслящему разуму возвышаться над строгой определенностью законов конкретно-научного знания. Чрезмерное увлечение точностью и строгостью формулировок философских категорий, законов и принципов за пределами порогового значения их содержания и сущности и может привести к утрате самоидентичности философии как всеобщей формы теоретического мышления.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Материалисты Древней Греции (сборник текстов Гераклита, Демокрита и Эпикура). Общая редакция М.А. Дынника. – М., 1955.
2. Оруджев З. М. Диалектика как система. – М., 1973. Омельяновский М. Э. Диалектика в современной физике. – М., 1973. Дудель С. П., Штракс Г. М. Закон единства и борьбы противоположностей. – М., 1987. Кедров Б. М. О методе изложения диалектики от абстрактного к конкретному // Вопросы философии. М., 1978. № 1, № 2. Материалистическая диалектика: в 5-ти т. / под общ. ред. Ф. В. Константинова и В. Г. Марахова. Т. 1. Объективная диалектика. – М., 1981. Материалистическая диалектика как общая теория развития / под общ. ред. Л. Ф. Ильчева. М., 1982. Философия. Методология. Наука. М., 1972.

3. Философские проблемы современного естествознания: Труды Всесоюз. совещ. по филос. вопросам естествознания. – М., 1959.
4. Физическая наука и философия. труды Второго Всесоюз. совещ. по филос. вопросам естествознания, посвящ. 100-летию со дня рождения В. И. Ленина / ред. коллегия М. Э. Омельяновский (отв. ред.) и др. – М., 1973. Философские проблемы биологии. Труды Второго Всесоюз. совещ. по филос. вопросам естествознания, посвящ. 100-летию со дня рождения В. И. Ленина / ред. коллегия М. Э. Омельяновский (отв. ред.) и др. – М., 1973.
5. Философия, естествознание, современность: (итоги и перспективы исследований. 1970–1980 гг.) / под общ. ред. И. Т. Фролова и Л. И. Грекова. – М., 1981. Философия и современное естествознание. Вып. 1. Вып. 2. Вып. 3. – М., 1982.
6. Энгельс Ф. Людвиг Фейербах и конец классической немецкой философии // К. Маркс и Ф. Энгельс. Сочинения. Т. 21.
7. Ленин В. И. Философские тетради // Полн. собр. соч. – Т. 29.
8. Осипов В. Е. Философия: сущее, картина мира, мировоззрение // Культура. Наука. Образование. – 2016. – № 2.
9. Осипов В. Е. Диалектика: натурфилософский и субъективно-материалистический подходы к ее обоснованию // Культура. Наука. Образование. – 2014. – № 1.
10. Осипов В. Е. Становление – категория и принцип диалектики // Культура. Наука. Образование. – 2007. – № 1.
11. Осипов В. Е. Понятие «закон-тенденция»: конкретно-научное формы и философский смысл // Культура. Наука. Образование. – 2016. – № 1.

УДК 17.024.1

А. В. Егоров*

ТВОРЧЕСКО-БУНТУЮЩИЙ ХАРАКТЕР СОВЕСТИ НА ПРИМЕРЕ МИФОЛОГИЧЕСКИХ ГЕРОЕВ ДРЕВНЕЙ ГРЕЦИИ

В статье рассматривается культура совести в широком смысле слова. Автор не разъединяет понятие «совесть» с жизненным творческим процессом. Бунт совести рассматривается как осознанный мотив к творчеству, к пересмотру своих позиций, нахождению правильного выбора и решению поставленных перед человеком проблем. Творить добро, создавать красоту, искать истину – значит, жить со смыслом, иметь совесть, т. е. жить достойно.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: совесть; культура совести; совестология; закон социального соответствия; мифология; творческо-бунтующая совесть; совесть общества.

A. V. Egorov

THE CREATIVE AND REBELLIOUS NATURE OF CONSCIENCE BY THE EXAMPLE OF THE MYTHOLOGICAL HEROES OF ANCIENT GREECE

The article discusses the culture of conscience in a broad sense. The author does not divide the concept of “conscience” with life’s creative process. The revolt of conscience is regarded as a conscious motive to be creative, to review their positions, finding the right choice and decision, assigned to a person problem. To do good, to create beauty, to hiccups the truth means to live with meaning, it means to have a conscience, i.e. to live with dignity among others.

KEYWORDS: conscience; culture of conscience; Sovietology; the law of social conformity; mythology; creative and rebellious conscience; the conscience of society.

Культуру совести можно представить как исторический продукт, где каждая эпоха формирует её по своему образу и подобию, выкристаллизовывая основные общечеловеческие принципы. И совесть как нравственная категория всегда основывается на общественных устоях, на конкретных условиях жизни общества.

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

Одна из особенностей исторического процесса – это наполнение понятия совести гуманным содержанием. В разные времена совесть всегда, но по-разному заявляла о себе. Жестокие, бесчеловечные деяния людей, стоявших у власти, как правило, не укладывались в рамки совести. Однако общественная мораль эпохи, как сердцевина совести, всегда обуславливается уровнем исторического развития человечества. Так, в порядке нормы считалось избавление от больных и стариков в древнегреческой Спарте. А великая Гера, супруга Зевса, сбросила с Олимпа некрасивого и хилого сына Гефеста. Но постепенно, с развитием культуры и производительных сил вырисовываются общечеловеческие ценности – уважение к жизни, почитание старшего поколения, отказ от ряда языческих обычаев. Истоки культуры совести возникают с появлением разумного общества и разумного человека. Условия жизни формировали новые пласти культуры совести и наполняли ее более гуманным содержанием.

Совесть становится неотъемлемым качеством общества, это духовная тень человека, она неистребима, это внутренний Бог человека, она не повелевает, но советует и подчас бунтует. Она рождается вместе с обществом и находит свое проявление в форме традиций, обычаев, правил, норм, а также такого внешнего регулятора, как закон. Осознание норм, интересов, потребностей и идеалов людьми порождает культуру совести общества. Осознанное поведение человека не лишает его свободы воли. Свобода воли предполагает свободу выбора, которая не исключает ответственности человека в его поступках. Совесть становится внутренним судьёй человека, она судит его в соответствии со свободами и правилами, дарованными обществом и государством. Свобода выбора действий и деятельности не освобождает человека от совести. Человек может заглушить на время голос совести, её сомнения и размышления и даже забыть о том, что она существует. Однако проходят годы и память совести возвращает человека к тем событиям, которые неизгладимы, и дается поздняя оценка свершившегося. Совесть на отдельных участках жизни человека возмущает его, она бунтует, не дает покоя [1, с. 127–134].

Совесть как осознанный принцип жизнедеятельности людей требует свершения справедливости, бунтует и тревожит человека. Если совесть тревожит и бунтует, следовательно, она есть, следовательно, она существует. Критическое отношение людей к жизни, связанное с нравственной оценкой и самооценкой, говорят нам о том, что общество живет и нравственно здорово. А если человек живет в согласии с законом социального соответствия [2, с. 6–15], следовательно, он принимает

требования общества и утверждается в своей свободе и в свободе своих поступков.

Бунт личной совести, недовольство самим собой – явление нормальное, требующее переоценки жизнедеятельности человека. В этом проявляется определенная самокритичность как факта проявления совести, которая способствует мышлению, оценки сделанного и в конечном итоге направлена на поиски разрешения этого противоречия. Бунт совести – это процесс углубленного самоанализа, работы самосознания. Противоречивые поступки человека, не согласующиеся с общественными установками, ведут к дискомфорту жизни и к различным формам наказания.

Бунт совести требует от субъекта его разрешения. Совесть – явление социальное, в истории общества совесть всегда бунтовала против взяточничества, коррупции, волокиты и других социальных болезней. Бунт совести – это разрешение противоречий, это явление, процесс, который уравновешивает совесть личности с совестью общества, нравственно чистит личность. Человек, который не проявляет своей совести, не обращается к своему самосознанию, умоляет свою социальность. Равнодушный человек по отношению к себе, выключенный из общественных забот и отношений является потерянным. Жизнь вне общества, значит, бессмысленная жизнь, обреченная на одинокое существование. Одинокий человек как бы заключен в душевную оболочку, он ограничен в масштабе своих социальных отношений, он не чувствует пульса жизни общества, он вне ответственности ни перед собой, ни перед обществом. Открыть совесть в себе – значит, стать достойным данного общества. Миф о Пигмалионе и Прометеем подтверждает, что жизнь человека – это нравственный процесс, связанный с разными формами её организации. Только та жизнь почитаема, уважительна, которая отдается общему делу, служению людям.

Пигмалион – скульптор, царь Кипра, создал прекрасный образ девушки по человеческому образу и подобию, отвечающий всем законам красоты. Он не мог создать нечто другое, если он хотел жить, общаться и любить. Пигмалион выполнял повеления жизни как общественный представитель данного общества. Он не мог не любить, не страдать и не знать законов жизни. Он носитель сознания общества, он трудился, воплощал индивидуальный образ по меркам и представлениям социума. Создавая скульптуру девушки, он еще не был уверен, что она будет нужна не только ему, но и обществу. Богиня Афродита, воплощая в себе идеал красоты, не может не отражать интересы и потребности более широкой общности людей. На то она и богиня, в которой сосредоточе-

ны идеальные черты народа. В Боге как в точке сходятся все противоречия и все человеческие запросы, интересы и представления.

Пигмалион получил одобрение и признание за свой достойный труд от Афродиты, знающей и ценящей красоту. Она оживила не только статую, но и вселила уверенность в жизнь создателя. Жизнь становится осмысленной и нужной, если она свершается по законам прекрасного. Создание прекрасного связано с самосознанием и познанием жизни.

В творческо-жизненном процессе заложены основы культуры совести. Совесть от слова – знать, соответствовать, выполнять, наряду с другими, нормы жизни. Познавать и чувствовать жизнь, значит, существовать, быть реальностью. Афродита видит и чистоту создания, так как она сама есть воплощение совершенства и гармонии. Жизнь по законам красоты и совершенства – это жизнь со знанием дела, жизнь по совести. Жизнь становится преображением, символом совести. Совесть рождается в жизни. Жизнь становится неотъемлемым источником совести. Только в жизненных отношениях может проявляться совесть.

Афродита как критерий прекрасного жизненного идеала увидела соответствие всех необходимых черт красоты и вселила жизнь. Статуя изготовлена с большой любовью к жизни. Только такую прекрасную Галатею смогла оживить Афродита. Любовь к жизни через труд, а может быть через муки труда даёт возможность открыть в себе неуёмный духовный мир. Ненавидя женщин в начале своей жизни, Пигмалион полюбил, создав свой образ и идеал. Жизнь без труда и любви, без самопознания и самосознания – пустая и глупая «шутка», это жизнь без совести. Если помнить, что мифология отражает противоречивые желания людей и героев, то «стремление к завершению, которое может быть названо одновременно к совершенству – отличительная особенность человека» [1, с. 8].

Человек без знаний, без нравственных основ, по Сократу, – человек без совести, он обречён на неудачу и гибель, так как он не знает выработанных знаний жизни и норм, накопленных и соблюдаемых людьми. Пигмалион приобретает любовь к жизни и познание прекрасного через собственный труд, плод которого был приятен ему (статуя Галатеи). Своим вдохновлённым трудом, признанным богиней красоты, Пигмалион приобретает причастность к совести. Совесть считалась в Древней Греции явлением божественным, совестью награждались талантливые афиняне, умеющие создавать радость богам и людям чистотой помыслов, удивительным талантом. Боги в древнегреческой мифологии жили подобно людям. Труд через самосознание формирует совесть, через плоды труда человек приобретает признание общества. Здесь, на Земле, совесть утверждается только трудом, притом только

ценностными плодами труда. Труд творит красоту, в труде познаются законы красоты, труд становится основой причастности к жизни, в труде, признанном обществом, рождается совесть. Совесть рождается там, где есть самопознание, которое воспитано на интересах и потребностях общества.

В любимом труде рождается вдохновленное самосознание, долг перед другим, а также служение ему. Потребность создавать красоту есть желание свыше. Красота не эгоистична, она предполагает диалог, обмен чувствами, общение. Проявление красоты, гармонии пробуждает чувство общности, любовь к жизни. Пигмалион приобретает и познает любовь к жизни через плоды собственного труда [4, с. 43]. Пигмалион без знаний и законов искусства не смог бы создать такой великолепный образ. Он создал свою скульптуру по всем требованиям и законам красоты. А этого не могли не заметить Боги. Творческая красота спасает Пигмалиона от одиночества. Пигмалион оставляет нам образец профессионального мастерства. Жизнь без труда, без любви, идеи не может быть совестливой, не может быть полезной. В труде Пигмалион пришёл к познанию смысла жизни. Фигура статуи, её «тело – не простая выдумка... Оно всегда проявление души» [5, с. 75].

Скульптура Галатеи Этьена Фальконе (1716–1791), французского скульптора [6, с. 757], созданная с любовью и по законам человеческой красоты, не оставляет человека равнодушным. Совесть не может существовать в равнодушных делах, потому как равнодушие подобно смерти. Совесть находит свое воплощение в жизни, её признает общество, так как она вдохновляет и укрепляет это общество. Дух совести и её душа – это и есть воплощение разумной совести.

О разумной, знающей, уважающей знания совести говорил Сократ. О божественном дыхании души-совести утверждал Платон. А о разумной душе, проявляющейся в различных формах добродетели, писал Аристотель. Никто из философов не остался невысказанным о душе-совести.

Человек с рождением и воспитанием награждается сознанием совести. Пока она на небесах, по Платону, она набирается знаний. Там особые порядки, но как только совесть спускается на землю, она приобретает статус социальности, становится формой самосознания и служения себе и другому. Совесть служит человеку, но не прислуживает. Она диалогична, она ведет диалог с другим человеком, советуется с ним, не настаивает на действиях этого человека, она – голос общества. Следование совести – это знание отечественной культуры, соблюдение нравственного долга, это служение добру, Родине, обществу. Не может быть бессовестного общества и бессовестной, непатриотичной Родины.

Совесть – это добродетель, она находит свое выражение в разумной душе и разумных дела. Добродетель совести не приходит извне, она исторически складывалась с потребностями и делами людей, человечества. Совестливый путь человечества складывался веками, отодвигая животные инстинкты и создавая определенную систему запретов. Разумная душа не застывает на месте с ростом и накоплением ценностей, но она и не заполняется знаниями механически и не изменяет свое содержание автоматически. Разумная душа не может быть бездеятельной, безнравственной, безобразной. Она – духовная основа совести. Совесть – это неотъемлемое качество общества, общественных жизненных отношений. Содержание и сущность общественных отношений строятся на основе совести. В реализации совести мы находим смысл жизни, ибо совесть предполагает существование добра, красоты и истины. Не красота спасает мир, а человек, творящий красоту, – красоту мысли, красоту игры, красоту поступка, красоту самого человека. Рождение совести начинается с умения понять другого и с желания творить красоту.

Жизнь, лишенная творческого труда, любви к людям и к себе, – это жизнь без самосознания, она скучна и пустоцветна. Есть жизнь с совестью «наоборот» – она асоциальна и криминальна. Внутренний свет человека освещает его праведный путь. Познавать смысл жизни, значит приобрести совесть. Понять, что существование человека без самопознавательного начала, без общества ничто. Закрепощенная, униженная совесть бунтует, восстановливает свое право на свободу голоса, помогает человеку выйти из трудных жизненных ситуаций. Совесть ищет выхода, она верный помощник человека, это – общечеловеческий голос, выпестованный веками. Совесть не приемлет славы обмана, она равная среди чести, справедливости и любви. Бунтующая совесть – знак того, что человек живет не по системе тех духовных ценностей, которые созданы человечеством, живет не по тем обычаям, нормам культуры, которые выработаны нашими праотцами.

Если я замыкаюсь на эгоизме, я теряю способность мыслить, я погибаю. Способность мыслить о себе и о другом, – значит, существовать, продолжать жить. Греки ценили добро и стремились делать добро. В мифологии просматривается творческо-созидающее направление, связанное с творчеством добра. Это мужество и самоутверждение титана Прометея, бога Гефеста, героя Геракла. Сам Прометей уверен в том, что в конечном итоге восторжествует добро. Трудовые подвиги Геракла, несмотря на любые испытания, он остается верен самому себе. С другой стороны, мифологическое зеркало отражает, что носители зла несут наказание. Миф о безумном царе Эрисихтоне, который срубил в

священной роще Деметры столетний дуб. Спрашивается, зачем он это сделал, из какой нужды? Безумное своеволие царя незаконно, и он гибнет от безудержного голода, поедая самого себя.

Мифология отражает одну, притом своеобразную форму искупления осуждаемых поступков. Это Сизиф, закатывающий камень на гору, который постоянно выскользывает из рук и скатывается вниз. Это и бездонная «бочка Данай». Абсурдная форма наказания заключается в бессмысленном, бесплодном труде. Наказать еще не значит лишить человека жизни, а приковать сознание человека к изнурительной бесплодной работе. Греки ценили не только эстетическое содержание труда, но и полезно-практические плоды своей деятельности. Осознание бесплодного труда было самым жестоким наказанием. Каждый раз Сизиф, сходя вниз, думал о том, что надо вновь закатывать камень. Бунтовала его совесть, но надо было исполнять повеление богов. Также сорок девять сестер Даная каждый раз стремились наполнить бездонную бочку. Провинившиеся лишались разумной, творческой жизнедеятельности. Эгоизм Нарцисса наказан, он захватывает полностью его сознание, и ведет к гибели [4, с. 44]. Есть и другая сторона этого мифа, она в том, что Нарцисс понимает толк в красоте. Он не мог налюбоваться собственным лицом. Может быть, он не встречал в жизни такой красоты, которая уникальна и редка. Ему дорого прекрасное, но дурно то, что чувство прекрасного он не разделяет с другим человеком, не по этой ли причине Нарцисс отвергает девушку Эхо? Может быть, мы эгоистичны потому, что редко видим прекрасное. Нарцисс растаял и превратился в белый цветок.

Прекрасное бескорыстно и не эгоистично, оно дарит удовольствие людям. Можно любоваться не только формой красоты, но большее удовлетворение приносит переживание духовного содержания. Смысл прекрасного в явлении, которое понимают как продукт нашей свободной жизнедеятельности, творческой мысли, героического труда и поступка.

Прекрасна совесть, если она связана с творчеством добра, красоты и истины, а это настоящие и верные ее воспитатели. Истинно прекрасное завораживает своим содержанием, своим художественным образом, останавливает наш взгляд. Мы убеждаемся, что совесть не может существовать без прекрасного, без самовыражения, самосознания человека. Совесть существовала и существует вместе с обществом, она вне времени, совесть как разумная душа, добродетель, возникнув однажды, не исчезает.

Ответственность быть человеком существовало всегда, если бы не было совести, то не существовало бы человечество. Совесть как явление духовности не может исчезнуть с изменением содержания времени. Со-

весть с рождения всегда тревожила нашу ответственность, нашу душу, потому как на каждом историческом периоде она хочет видеть в существе, наделенным сознанием, человека. Совесть, не признавая лет, как и любовь, требует ответственности и деятельности, разума, на то она и совесть жизни, любви и творчества.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Камю А. Бунтующий человек / А. Камю ; пер. с фр. // Философия. Политика. Искусство. – М. : Политиздат. 1990. – 415 с.*
2. *Егоров А. В. Социально-исторический экскурс культуры совести (как теоретической основы совестологии) / А. В. Егоров // В мире науки и искусства: вопросы филологии, искусствоведения и культурологии : сб. ст. по материалам 65-й междунар. науч.-практ. конф. № 10 (65). – Новосибирск : СибАк, 2016. – С. 7–17.*
3. *Гусейнов А. А. Великие моралисты / А. А. Гусейнов. – М. : Республика, 1995. – 351 с.*
4. *Кун Н. А. Легенды и мифы Древней Греции. Боги и герои. Троянский цикл / Н. А. Кун ; предисл. Н. К. Тимофеевой. – Новосибирск : Наука, 1999. – 320 с.*
5. *Лосев А. Ф. Философия. Мифология. Культура / А. Ф. Лосев. – М. : Политиздат, 1991. – 525 с.*
6. *Новый иллюстрированный энциклопедический словарь / под ред. В. И. Бородулина, А. П. Горкина [и др.]. – М. : Большая Российская энциклопедия, 2005. – 912 с.*

ИСТОРИЯ

УДК 1(075.В)

Г. И. Малых*

ОКТЯБРЬ 1917 Г.: РЕВОЛЮЦИЯ ИЛИ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕРЕВОРОТ? Историко-философские размышления

В статье рассмотрен вопрос о соотношении понятий «революция» и «переворот». Основное внимание уделено сущности и значению социалистической революции. Раскрыты причины революции в России.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: революция, власть, собственность, террор, контрреволюция, революционная ситуация, переворот, гражданская война, мировая система социализма.

G. I. Malykh

ОCTOBER 1917: IS A REVOLUTION OR REBELLION? Historical and Philosophical Reflection

The article considers the question about correspondence of the terms “revolution” and “rebellion”. The main attention is given to the essence and meaning of the socialist revolution. The causes of the revolution in Russia are revealed.

KEYWORDS: revolution, power, property, terror, counterrevolution, revolutionary situation, rebellion, civil war, the world system of socialism.

Философы лишь различным образом объясняли мир, но дело заключается в том, чтобы изменить его.

K. Marx

В развитии человеческой цивилизации на Земле были события, которые коренным образом изменяли ход истории. К ним можно отнести, например, падение Западной Римской империи (476 г.), раскол христианской церкви (1054 г.), открытие Америки (1492 г.), войну за независимость в США (1775–1783 гг.), французскую революцию (1789–1794 гг.), наполеоновские войны (1800–1815 гг.), крымскую войну (1853–1856 гг.), граж-

* Малых Геннадий Иванович, кандидат философских наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения.

данскую войну в США (1861–1865), Первую мировую войну (1914–1918), великую депрессию в США (1929–1939), Вторую мировую войну (1939–1945), освобождение Индии (1947), деколонизацию Африки (1951–1990), образование ЕЭС (1957), исчезновение с политической карты мира Советского Союза (1991).

Эти и многие другие исторические события, если их внимательно рассматривать ретроспективно, дают прекрасную возможность ликвидировать некоторые пробелы в уже имеющихся знаниях, освежить или оценить известные факты с новой точки зрения, почувствовать дух времени и масштаб происходивших событий.

Исторический процесс развития общества являлся и является предметом размышления философов. Философское истолкование и оценка истории всегда ставит своей целью не просто описание исторических фактов и событий самих по себе, а раскрытие их внутреннего смысла, прояснение, интерпретацию «общего плана» истории, выявление ведущих тенденций и направление исторического развития – мирового и национального – в целом. Общество может быть понято только тогда, когда оно рассматривается как единое целое. Давая его картину, ничего нельзя упустить, на все процессы необходимо дать обстоятельные ответы. Погружая исторические события в широкий контекст не только прошлой, но и настоящей и будущей культуры, философский анализ очищает эти события от исторических случайностей, отделяет важное от второстепенного и, подчёркивая основные линии исторического развития, придаёт реальной истории недостающие ей ясность и схематичность.

Стремление охватить мир в целом, понять его как некое законченное единство позволяет вычленить из него и обосновать особое место и роль России в общей жизни и судьбе всего человечества. Особенно это относится к осмыслинию всемирно-исторического значения социалистической революции в России. «Революция 1917 года в России, – как отмечает Е. Андрианова, – относится к событиям, которые невозможно переоценить с точки зрения истории. Подобно революции во Франции, русская революция не только обозначила преобразование социальной и политической системы в России, но и породила настоящее мировое потрясение, повлияв на дальнейшую историю всех без исключения стран» [1, с. 86]. Этого всемирно-исторического события невозможно отрицать. Социалистическая революция в России ознаменовала переломный момент в истории человечества. Это исторический факт!

Но у современного мирового сообщества, как и в нашей собственной стране, отношение к социалистической революции было и остаётся неоднозначным. Порой делаются высказывания диаметрально противо-

положные. Это происходит потому, что одни люди не знают или игнорируют объективные законы общественного развития, а другие сознательно искажают роль и значение социалистической революции в России (и таких людей немало).

Однако общеизвестно, что всё, что происходит в мире, имеет на то веские основания. Все исторические события причинно обусловлены. Социальные революции не делаются по чьему-либо желанию или по воле отдельных политиков. Каждая революция в данных конкретных исторических условиях происходит неизбежно. Этому способствуют целый ряд детерминирующих факторов, которые предшествовали свершившейся социальной революции.

Социалистическая революция (как высший тип социальных революций) произошла в России не случайно. В связи с этим следует напомнить (особенно «забывчивым» людям) о том, что способствовало возникновению революционной ситуации в России.

Ретроспективный анализ развития человеческой цивилизации показывает, что путь развития любого общества (в том числе и России) весьма сложен и извилист. Он включает в себя множество возможностей, вероятностей, характеризуется противоборством различных тенденций. Диалектика процессов развития происходит через противоречия. Не случайно великий философ своего времени Гегель обоснованно доказал, что противоречия правят в мире. В соответствии со своимialectическим методом он на основе закона отрицания отрицания произнёс приговор: «Всё действительное достойно гибели». Гегель назвал этот закон «весёлым», т. е. всё развивается, гибнет, возникает новое и т. д. В силу этого общество развивается как историческая необходимость. «Историческая необходимость прокладывает себе дорогу через противоречия... Общественные закономерности действуют как исторические тенденции, которым противостоят другие тенденции, и конечный результат является следствием взаимодействия массы разнообразных составляющих. Поэтому история движется не прямолинейно, а сложно, зигзагообразно. Ни один закон в истории не действует в «чистом» виде. И задача общественной науки в том, чтобы разобраться в сложном механизме действия сложных законов, а не отбрасывать их» [2, с. 260].

Позднее классики марксизма выяснили объективные материальные причины противоречивого развития общественных событий. Это, прежде всего, конфликт между общественным характером развития производительных сил и частнокапиталистической формой присвоения продуктов труда. «На известной ступени своего развития, – отмечал Ф. Энгельс, – материальные производительные силы общества при-

ходят в противоречия с существующими производственными отношениями...

с отношениями собственности, внутри которых они до сих пор развивались. Из форм развития производительных сил эти отношения превращаются в их оковы. Тогда наступает эпоха социальной революции» [3, с. 491].

Социальные революции – наиболее сложные периоды общественного развития. В результате их происходит коренной переворот в социально-экономической структуре общества, сопровождающийся внезапным, насилиственным изменением существующего политического строя. Социальные революции всегда представляют собой скачок в общественном развитии, перерыв эволюционного процесса изменений. В итоге – общество переходит от одной общественно-экономической формации к другой, от одного качественного состояния к другому. Не случайно К. Маркс рассматривал революции как «локомотивы истории» [Там же, т. 18, с. 541]. «Революции – локомотивы истории, – говорил Маркс. – Революции – праздник угнетённых и эксплуатируемых. Никогда масса народа не способна выступить таким активным творцом новых общественных порядков, как во время революции. В такие времена народ способен на чудеса...» [4, т. 41, с. 103].

Однако для свершения социальной революции необходимы объективные и субъективные условия. К объективным условиям относятся: 1) сам конфликт между новыми производительными силами и старыми производственными отношениями; 2) наличие революционной ситуации. По Ленину, революционная ситуация характеризуется: а) невозможностью эксплуатируемым и угнетённым жить по-старому, т. е. когда «низы» не хотят старого и когда «верхи» не могут управлять по-старому; б) резким обострением противоречий между эксплуататорами и угнетёнными; в) значительным повышением политической активности масс [Там же, с. 69–70].

Но революционная ситуация содержит только возможность революции. Революция вспыхивает и протекает успешно только тогда, когда к необходимым объективным условиям присоединяется субъективный фактор, т. е. способность прогрессивных классов совершить революционный переворот. Сочетание объективных и субъективных условий является законом любой социальной революции (это относится и к современности).

Поскольку революция представляет собой коренной переворот в жизни общества, который неизбежно сопровождается изменением соотношения классовых сил, то вопрос о власти является коренным вопросом всякой социальной революции. «Переход государственной власти

из рук одного в руки другого класса есть первый, главный, основной признак революции, как в строго-научном, так и в практическо-политическом значении этого понятия» [4, т. 31, с. 133]. Революция считается полностью завершённой, если более передовой класс взял в свои руки политическую власть.

В наше время стало немодным ссылаться на классиков марксизма. Однако их учение о социальных революциях было подтверждено всем ходом предшествующего исторического развития. У социальных революций имеются как много общих черт, так и специфических особенностей в каждой стране, где эти революции происходили. Исключением не явилась и Россия.

В начале XX в. в России сложились объективные условия и субъективные предпосылки для осуществления социалистической революции. К объективным условиям можно отнести противоречия внутри самого российского общества. Жестокая эксплуатация рабочих, нищета крестьян, угнетение национальных меньшинств, феодально-крепостнические и патриархальные пережитки, зависимость от международного капитала – всё это делало Россию узловым пунктом противоречий всей системы империализма, её слабым звеном, ставило страну в центр мирового революционного движения. Совершенно верно отмечается: «Россия XIX – начала XX веков была великой страной. В то же время это была страна самодержавия, крепостничества и национального угнетения, в которой до последних дней царской империи высокоразвитые формы новейшего капитализма переплетались с пережитками крепостничества, это была страна, где темнота и обездоленность народа сочеталась с величайшими достижениями культуры, а бесправие народных масс – с таящейся в их недрах мощной революционной энергией» [5, с. 5]. Как здесь вновь не вспомнить философа Гегеля и его учение о противоречиях. Октябрьская революция явилась «результатом действий исторических противоречий в России и во всём мире» [6, с. 93]. Эта революция при всём её своеобразии была вызвана к жизни противоречиями, характерными не только для России, но и в целом для всего мира периода империализма и общего кризиса капитализма.

Многочисленны остатки крепостничества и относительно высокое развитие капитализма в России обусловили противоречия двойкого рода [7, с. 84]. Противоречия между развитием производительных сил и полукрепостническими производственными отношениями создавали предпосылки для буржуазно-демократической революции. Противоречия между ростом производительных сил и капиталистическими производственными отношениями создавали объективные условия для перерастания революции буржуазно-демократической в социалистическую.

Отсюда возникли две социальные войны: одна – общенародная, против царя и помещиков, за демократическую республику, другая – борьба пролетариата против буржуазии, за диктатуру пролетариата, за социалистическое устройство общества.

В силу этого социалистическая революция в России назревала в течение многих лет. Начало XX столетия было ознаменовано мощным подъёмом массового рабочего и крестьянского движения. «Революция, – говорил Ленин, – не заказывается; революция является, как следствие взрыва негодования народных масс» [4, т. 35, с. 117].

Выступления рабочих и крестьян жестоко подавлялись сначала царским режимом, а затем и Временным правительством. Так, например, в воскресенье, 9 января 1905 г., свыше 140 тыс. петербургских рабочих в мирном шествии с хоругвями, иконами и царскими портретами направились к Зимнему дворцу. Но безоружных рабочих, их жён и детей по приказу царя войска встретили ружейными залпами, саблями и нагайками. Тысячи человек были убиты и ранены. За царём прочно утвердилась кличка «Николай Кровавый».

События 9 января подняли на борьбу с царизмом рабочие массы по всей стране. Только в январе этого года бастовало 440 тыс. рабочих, т. е. больше, чем в предыдущее десятилетие. События бурно нарастили. Расстрел мирной демонстрации стал катализатором революции в 1905–1907 гг.

Но царизм усиливал натиск на революцию. Всюду свирепствовали карательные отряды и военно-полевые суды. Они зверски расправлялись со всеми, кого подозревали в принадлежности к революционному движению. Тысячи участников революционной борьбы были казнены, десятки тысяч осуждены на каторгу. Тюрьмы были переполнены. Эксплуататоры жестоко мстили трудящимся, осмелившимся подняться на протест. Небезызвестный царский министр Столыпин получил прозвище «вешатель», а виселицы, которыми он усеял страну, народ окрестил «столыпинскими галстуками». Правда кое-кто до сих пор цинично заявляют, что подобная, нечеловеческая мера была якобы оправданной на тот момент.

Новым толчком к подъёму революционного настроения масс явилась кровавая драма, разыгравшаяся на Ленских золотых приисках в Сибири. Полицейские власти решили силой сломить сопротивление рабочих. 4 апреля 1912 г. по приказу жандармского офицера войска расстреляли мирную толпу рабочих, шедших на переговоры с администрацией. Было убито и ранено более 500 чел.

Весть о Ленском расстреле облетела всю страну и вызвала гнев среди рабочих. Начались массовые стачки, демонстрации, митинги. Ра-

бочее движение продолжало развиваться. Пролетарский класс вновь перешёл в наступление на капитализм и царизм. 3 июля 1914 г. полиция открыла стрельбу по митингу рабочих Путиловского завода. И подобных расправ над трудящимися было огромное количество в России. В связи с этим Ленин говорил: «Каждая революция влечёт за собою огромные жертвы для класса, который её производит. Революция отличается от обычной борьбы тем, что в движении принимают участие в 10, в 100 раз больше людей, и в этом отношении каждая революция означает жертвы не только для отдельных лиц, но и для целого класса» [4, т. 44, с. 45–46].

Из сказанного выше невольно напрашивается строго логический вывод: у последнего царя и в целом царского режима руки были в народной крови по локоть и выше. Вот почему царизм стал ненавистным для простого трудового народа. Вот почему революция стала неизбежной в России. У нас до сих пор всё ещё пытаются идеализировать царя-батюшку. Но нет никаких оправданий Николаю II за расправу и убийства своего собственного народа. Правда, из-за этого и по другим причинам всё же не нужно было расстреливать царскую семью. Члены царской семьи невиновны в действиях императора.

Февральская буржуазно-демократическая революция 1917 г. смела царизм. По требованию Временного комитета Думы Николай II в ночь на 3 марта подписал манифест об отречении за себя и сына в пользу своего младшего брата Михаила. Февральская резолюция за неделю ликвидировала российское самодержавие с минимальными потерями. В Петрограде погибли около 300 и были ранены 1 100 чел., а на остальной территории империи установление новой власти происходило в основном мирным путём [8, с. 316].

Но февральская революция не избавила народные массы от социального и национального гнёта, от тягот Первой империалистической войны, не разрешила противоречий, раздиравших российское общество. Сформированное позже Временное правительство оказалось нежизнеспособным в решении каких-либо социально значимых проблем для простого народа. Этим и воспользовались большевики, умело и смело организовав вооружённое восстание с целью захвата власти в свои руки. При этом вооружённое восстание может рассчитывать на успех только в условиях общенационального кризиса, когда ему обеспечена поддержка и сочувствие большинства народа. И такая поддержка была.

Руководили восстанием Военно-революционный комитет и непосредственно Ленин. Его план вооружённого восстания реализовывался революционно настроенным рабочими, солдатами и матросами. К утру 25 октября (7 ноября) мосты через Неву, центральное телеграфное

агентство, радиостанции, вокзалы, электростанции, Государственный банк и другие важнейшие учреждения были заняты красногвардейцами, матросами и солдатами.

«Временное правительство низложено», – так начиналось написанное Лениным и опубликованное утром 25 октября обращение «К гражданам России!».

А днём, в 2 ч 30 мин в актовом зале Смольного открылось экстренное заседание Петроградского Совета, и Ленин с предельной ясностью, чёткостью и простотой подвёл итог событиям: «Рабочая и крестьянская революция, о необходимости которой всё время говорили большевики, свершилась» [4, т. 35, с. 2].

Вечером 25 октября (7 ноября) прогремел исторический залп «Авроры» и начался победный штурм Зимнего дворца – последнего оплота Временного правительства. Заседавшие там министры были арестованы.

Так, 25 октября (7 ноября) 1917 г. стало днём победы Великой Октябрьской социалистической революции.

26 октября открылся II Всероссийский съезд советов.

Первые ленинские декреты, принятые съездом, – в них чаяния и воля огромного большинства народа. Прежде всего, это декреты «О мире» и «О земле».

В тот же день, 26 октября, II съезд Советов создал Совет народных комиссаров во главе с Лениным.

Так началась новая эра в развитии нашей страны. После победы в Петрограде революция в короткий срок победила в Москве и на всей огромной территории России.

Октябрьская революция сломала старую государственную машину, до основания разрушила государственный аппарат эксплуататорских классов и вместо него создала государство нового типа – Советскую власть как форму диктатуры пролетариата. Она ликвидировала частную собственность на основные средства производства. Земля, фабрики, заводы, железные дороги, банки, морской и речной транспорт стали всенародным достоянием. Крестьяне (на тот момент) получили безвозмездно, без всякого выкупа, свыше 150 млн новых земель и были освобождены от огромных ежегодных арендных платежей помещикам и от расходов на покупку земли [9, с. 71]. Был введён 8-часовой рабочий день, ликвидированы сословия, чины и звания, установлено общее наименование – «граждане Российской республики». Провозглашена свобода совести; церковь отделена от государства, школа от церкви. Женщины получили равные права с мужчинами во всех областях общественной жизни. Начались коренные преобразования в области культуры

ры. Школы, высшие и средние учебные заведения, библиотеки, театры, музеи стали достоянием трудового народа. Проводилась работа по ликвидации неграмотности среди взрослого населения. Началась культурная революция.

Октябрьская революция уничтожила национальный гнёт во всех его видах, предоставив нациям право на самоопределение вплоть до отделения и образования самостоятельных государств.

После того, как Советская власть была установлена на большей части бывшей Российской Империи, руководство дружественных советских республик инициировали процесс создания союзного государства. В результате этого процесса 30 декабря 1922 г. I съезд Советов СССР провозгласил образование нового государства – Союза Советских Социалистических Республик.

Октябрьская революция, пролетарская по своему содержанию, была вместе с тем глубоко народной революцией. Главным выражением её народного характера явились союз рабочего класса и крестьянства, братское содружество трудящихся всех наций в борьбе против угнетателей. Социалистическая революция стала переходом России в новое качество – переходом трудным, болезненным, жертвенным, но очень важным.

Чем отличается социалистическая революция от прежних революций в антагонистических общественно-экономических формациях?

Действительно, история знает немало революций, которые сыграли большую роль в судьбах народов, в общественном развитии. Это и социальные революции, приведшие к падению рабовладельческого общества, утверждению феодального строя, и буржуазные или буржуазно-демократические революции, устранившие феодальные препятствия к развитию капитализма.

Однако все они заменяли одну форму частной собственности другой. Социалистическая революция уничтожила частную собственность и установила общественную собственность. Вопрос о собственности – глобальный вопрос экономического развития любого общества. Важно установить в чьих руках находится собственность на средства производства. Истина известна: экономически господствующий класс является и политически господствующим классом. «Завоевание политической власти, – отмечал П. Н. Федосеев, – не самоцель, а орудие экономического переворота, орудие социалистического преобразования основ общественной жизни» [10, с. 104]. Это первое.

Второе. Если все ранее существовавшие революции заменяли одну форму эксплуатации другой, то социалистическая революция, поставив рабочий класс у власти, в первом в мире Советском государстве покон-

чила с эксплуатацией человека человеком, освободила трудящихся от всех видов эксплуатации и угнетения. В этом состоял глубочайший смысл революционного гуманизма Октября.

Третье. Если экономика и производственные отношения раньше закладывались в недрах старого общества и задача заключалась в том, чтобы захватить политическую власть новому строю, то в период социалистической революции сначала нужно было взять политическую власть в свои руки, а затем развивать социалистическую экономику. Политика есть концентрированное выражение экономики, говорил Ленин. Для этого нужно было создать подлинно революционную партию, которая реально могла взять политическую власть в свои руки. И Ленин создал такую партию. В канун возникновения этой партии Владимир Ильич говорил: «Дайте нам партию революционеров, и мы перевернём Россию» [2, с. 185].

Четвёртое. К власти при социалистической революции приходят те, кто непосредственно делал революцию – это рабочие в союзе с крестьянством. «В известном смысле слова, – пояснял Ленин, – победоносной может быть только общенациональная революция. Это верно в том смысле, что для победы революции необходимо объединение в борьбе за требования этой революции громадного большинства населения» [4, т. 15, с. 291].

Пятое. Поскольку в социалистической революции участвовали широкие массы трудящихся, то устанавливается диктатура большинства над меньшинством, а не наоборот, как это было раньше. «Все прежние революции, – отмечал Ф. Энгельс, – сводились к замене господства одного определённого класса господством другого; но все господствовавшие до сих пор классы являлись лишь ничтожным меньшинством по сравнению с подвластной народной массой» [3, т. 22, с. 533].

Здесь следует также напомнить и о том, что Октябрьская революция была практически одной из самых бескровных в истории.

Попутно отметим об одном трагическом событии в истории уже нынешней современной России (для сравнения). Борис Ельцин, чтобы удержаться у власти, можно сказать, «переплюнул» большевиков. Если большевики в октябре 1917 г. стреляли из пушек по Зимнему дворцу холостыми снарядами с крейсера «Аврора», то Ельцин руками Грачёва (министра обороны) в 1993 г. расстреливал законно избранный российский парламент (Верховный Совет РФ) в «Белом доме» боевыми снарядами. Сколько там погибло людей точно до сих пор никто не знает и никто за это не несёт ответственности. Но этот факт пытаются замалчивать. Зато громко ругают большевиков за якобы кровавую расправу при штурме Зимнего дворца.

Как уже отмечалось выше, социалистическая революция была вызвана не только противоречиями внутри России, но и противоречиями, характерными в целом для всего мира периода империализма и общего кризиса капитализма. Дело в том, что антагонизм между империалистическими странами привел к мировой империалистической войне. А Октябрьская революция началась именно в разгар Первой мировой войны. Поэтому главные буржуазные государства, будучи заняты войной друг с другом и ослабляя друг друга, не имели возможности активно выступать против Октябрьской революции. Ни англо-французский блок, ни германский блок не могли оказать непосредственной вооружённой помощи русской буржуазии.

Они помогали ей материальными средствами и организацией заговоров, но не в состоянии были выделить ей сколько-нибудь значительные военные силы. Русская буржуазия, оставшись с глазу на глаз с пролетариатом, руководившим всеми трудящимися, не могла устоять перед натиском масс. Октябрьская революция победила потому, что имела в лице русской буржуазии сравнительно слабого противника [9, с. 72].

Однако мирная передышка после победы пролетарской революции, добытой с таким трудом, была недолгой. Борьба за Советскую власть продолжалась и после октябрьских событий. В начале 1918 г. начались кулацкие выступления в Сибири, на Урале, в Поволжье. В августе 1918 г. был убит председатель Петроградского ЧК Урицкий, а в Москве тяжело ранен Ленин.

Эти и целый ряд других событий вызвали Гражданскую войну в России. Особенностью этой войны явилось широкомасштабное участие в ней иностранных держав, оказывающих как прямое, так и косвенное влияние на ход борьбы за власть между представителями различных слоёв и групп российского общества. Молодая Советская республика оказалась одна против натиска 14 империалистических государств, которые поставили перед собой одну из важнейших задач – любой ценой свергнуть Советскую власть. Широким потоком белогвардейским армиям, возглавлявшимся Колчаком, Деникиным, Врангелем и др., шло оружие всех видов, начиная от танков, винтовок и кончая самолётами, автомобилями. Им оказывалась помощь продовольствием, обмундированием, деньгами.

Советская республика оказалась в исключительно тяжёлом положении. Враги заняли огромную часть страны. Интервенты установили в захваченных районах неслыханный террор. Десятки тысяч рабочих и крестьян, оказывавшие малейшее сопротивление, беспощадно уничтожались. На севере захватчики создали карательные тюрьмы во главе с палачами, специально привезёнными из колоний. В тюрьмах интервен-

тов на острове Мудьюг и в Йоканьге на севере был установлен режим неслыханных зверств и чудовищных пыток. К тому же агенты интервентов повсюду организовывали мятежи, диверсии, заговоры [4, т. 31, с. 264]. В течение трёх лет интервенты и белогвардейцы заливали Советскую страну потоками крови.

Таким образом, в борьбе против республики Советов объединились две контрреволюционные силы – иностранные интервенты и российская белогвардейщина. Волна террора, захватившая Советскую республику, послужила основанием для принятия Советом народных комиссаров (СНК) РСФСР 5 сентября 1918 г. постановления «О красном терроре». В нём требовалось «обеспечить тыл путём террора, расстреливать всех лиц, причастных к белогвардейским организациям и мятежам, изолировать всех классовых врагов в концентрационных лагерях» [5, с. 339].

Понятно, что Советской власти волей-неволей приходилось прибегать к насилию – и в этих условиях она действовала решительно и круто. Ленина часто до сих пор обвиняют в том, что он отдавал приказы (распоряжения) о расстрелах. Это действительно было, но здесь не вся полная правда. Меры насилия применялись только к врагам, к пособникам интервенции и внутренней контрреволюции. Так, например, священнослужители притеснялись не потому, что они были священнослужителями, а потому что часть из них перешла на сторону контрреволюции и открыто выступала против Советской власти. Адмирала Колчака расстреляли не потому, что он до революции 1917 г. имел определённые заслуги перед отечеством, а потому, что он один из первых развязал кровавый белогвардейский террор в Сибири, самозвано провозгласив себя Верховным правителем России. И памятник ему в Иркутске на месте расстрела является по существу напоминанием всем о том, что нельзя безнаказанно топить в крови свой собственный народ.

Колчак до сих пор считается военным преступником. И как не пытаются у нас некоторые иркутские «беляки» реабилитировать его, ничего не получается. Не случайно осенью 2016 г. в Санкт-Петербурге прошли протестные выступления против установления там мемориальных досок Колчаку. У нас в Иркутске также далеко не все считают правильным и справедливым иметь памятник руководителя Белого движения. Решение городских властей об установления памятника Колчаку в своё время было серьёзной ошибкой. Тогдашний мэр Иркутска Якубовский не проводил опрос или референдум, не спрашивал мнение большинства иркутян относительно сомнительного памятника Колчаку.

Сошлюсь на один исторический факт из жизни собственной семьи. Мой дед, Малых Гаврила Форонтьевич, во время всех револю-

ционных событий вместе с семьёй проживал в селе Максимовщина, что находится на берегу Иркута, напротив с. Смоленщина. За все пять революционных лет власть в селе постоянно менялась: то беляки приходили, то вверх брали красные. Наконец, в декабре 1919 г. Советская власть в Иркутске, в том числе и в Максимовщине, полностью утвердились. Это стало возможным после того, как красноармейцы штурмом выбили белогвардейцев из Белого дома на берегу Ангары. Мой дед принимал непосредственное участие в переправе красногвардейцев через Ангару с левого берега на правый. Он рассказывал мне о том, что переправа проходила в морозный лютый декабрь, по реке шла ледяная шуга. Многие лодки при столкновении с большими льдинами переворачивались или просто тонули с людьми от попадания в них снарядов, которыми стреляли беляки. Картина была ужасная. Но дед мой уцелел, основные силы красногвардейцев были переправлены через Ангару и овладели Белым домом.

Жители Максимовщины стали мирно трудиться, готовиться к весенней посевной. Хотя гражданская война в стране всё ещё продолжалась, Колчак в Иркутске был арестован. К нему на выручку срочно спешил генерал Каппель. Это было в феврале 1920 г. Но узнав о том, что в Иркутске уже были красногвардейцы, капрелевцы остановились именно в Максимовщине. И, как рассказывал мой дед (живой свидетель), в их избу поселился сам Каппель со своей свитой. Он был уже полуживой, с ампутированными ногами, которые пришлось ему удалить из-за того, что он с конём провалился под лёд при переправе через очередную реку. Дед рассказывал, что Каппель всю ночь сильно стонал. Семью деда выселили частично в баню, частично в амбар. Капрелевцы свирепствовали весь день в селе. Они насилием выгоняли людей из домов, отбирали продовольствие, бросали своих искалеченных и измождённых коней и забирали себе деревенских лошадей. Расстреляли сельских активистов, которые активно боролись за советскую власть. Даже не пожалели молодую учительницу, которую прислали из города, её они повесили.

Сам дед чудом уцелел, так как не собирался отдавать капрелевцам общественное зерно. Солдатня капрелевцев хотела расстрелять деда, он удачно вырвался из их рук, убежал от них и просидел всю ночь в овраге за кладбищем. Капрелевцы не смогли его найти.

Вот вам конкретный пример как вели себя беляки. Они словно бандиты с большой дороги свирепо расправлялись с мирными жителями. Как в таком случае к этим бандитам относиться? Понятно, что к ним необходимо было срочно применять репрессивные меры. И, действительно, через день, когда капрелевцы по льду через Иркут двину-

лись в сторону Смоленщины, красные конармейцы из Иркутска настигли их и практически разгромили. Жалкие остатки капрелевцев, неся на руках самого генерала, еле-еле унесли ноги в сторону Китая.

Иначе говоря, жёсткие действия со стороны Советской власти являлись лишь ответной мерой по отношению к тем, кто не хотел мирного развития социалистической революции. Гражданская война была навязана сторонниками контрреволюции. Ситуация усугублялась ещё и тем, что в эту войну влезли иностранные интервенты. Иначе человеческих потерь, людских трагедий могло бы быть значительно меньше.

Гражданская война – это всегда трагедии для народа. В России гражданская война характеризовалась крайней ожесточённостью борющихся сторон. Сейчас можно сколько угодно спорить о том, кто больше унёс человеческих жизней – красный террор или белый. Главное, что человеческие жертвы были очень велики с обеих сторон. Всего с учётом погибших от голода и эпидемий по примерным оценкам составили свыше 13 млн чел. [8, с. 352].

Но больше всего трагически пострадали представители простого населения. Много жизней лучших сынов трудового народа унесла тяжёлая борьба с самодержавием, помещиками и капиталистами ещё в предреволюционное время. Суровую школу борьбы прошли российские рабочие и крестьяне, прежде чем они под руководством партии большевиков осуществили революцию. Ещё больших усилий и жертв стоило им отстоять завоевания Октября, защитить от внутренних и внешних врагов первое в мире государство трудящихся. Народ отстоял свою Советскую власть и независимость от иностранных империалистов.

Хотя победа Октябрьской революции прошла нелегко, но её идеи были так сильны, что вслед за революцией в России произошли коренные перевороты в Германии и Австро-Венгрии, а позже идеи коммунизма в XX столетии охватили практически весь мир. «Совершенно неважно, – отмечает Е. Андрианова, – удался ли в полной мере эксперимент, затеянный большевиками, а также плох или хорош был советский строй. Важно лишь то, что результатом революции 1917 г. стало возникновение единственного в своём роде государства, представившего альтернативу существующим тогда режимам» [1, с. 86].

Социалистические революции в ряде стран Европы, Азии и Америки, вступление этих стран на путь социализма, образование мировой социалистической системы являются крупнейшими историческими событиями после победы Великой Октябрьской социалистической революции. Октябрьская революция положила конец глобальному господству капитализма. Мир в прошлом столетии раскололся на две системы – социалистическую и капиталистическую. Это означало, что социализм

вышел за рамки одной страны, и началось формирование мировой системы социализма. Октябрьская социалистическая революция была исходным пунктом революционного обновления мира. С тех пор мир во многом преобразился. В корне изменилось соотношение международных сил. Капитализм и его законы перестали быть доминирующим мировым фактором, империализм на тот момент утратил свои позиции во многих странах мира. Началось мощное национально-освободительное движение в целом ряде стран. Это Алжир, Ангола, Афганистан, Бенин, Бирма, Гвинея, Ирак, Конго, Мозамбик, Сирия, Танзания, Эфиопия и др. Можно сказать, что национально-освободительные революции – это тоже локомотивы истории, так как они разбивают цепи колониализма, ускоряют историческое движение человечества по пути прогресса. Миллионы и сотни миллионов людей, представляющих огромную часть населения земного шара, вступили на историческую арену как новый самостоятельный активный революционный фактор. Результатом всего этого движения являлся крах мировой колониальной системы империализма. Социалистическая революция полностью изменила политическую карту мира.

В этом и состоит всемирно-историческое значение Великой Октябрьской социалистической революции.

В заключении необходимо рассмотреть ещё один принципиально важный вопрос. Это путаница с понятиями «социальная революция» и «государственный переворот». В дальнейшем для сокращения будем использовать просто понятия революция и переворот.

У нас часто пишут и говорят о том, что большевики в 1917 г. совершили и насилиственно незаконно захватили власть в России. Это упрощённое понимание происшедших событий столетней давности. Тот, кто так заявляет, совершенно не представляет себе смысла и значения понятий революции и переворота.

Понятия революции и переворота соотносительные между собой, но понятие революции по своему объёму и содержанию значительно шире, чем понятие переворота, их нельзя путать.

Проще говоря, при перевороте происходит смена власти без каких-либо коренных социально-экономических преобразований. Социально-экономический строй в той или иной стране остаётся прежним. Например, у нас в России в ночь на 12 марта 1801 г. заговорщики из столичной знати проникли в императорский замок и задушили царя Павла I. На его место поставили старшего сына убитого царя Александра, давшего согласие на переворот. Это и был дворцовый переворот, не более того. Социально-экономический строй в России оставался прежним.

Заговоры, путчи и т. п. не являются революциями. Хотя их иногда неоправданно именуют революциями. Так, в 1933 г. в Германии произошёл фашистский переворот. Немецкая пропаганда официально назвала его «национал-социалистической» революцией. Но это подделка, сознательное смешение понятий.

Так называемые «цветные революции» несколько лет назад прокастились на Ближнем Востоке и в Северной Африке. Но назвать эти события революциями невозможно. В этих странах прошли путчи, смена власти. В 2014 г. государственный переворот произошёл и на Украине. Власть поменялась: пришли оголтелые националисты бандеровского толка, к ним примкнули профашистские организации, террористы, экстремисты.

Подлинно социальные революции приводят к глубинным коренным изменениям, затрагивающим экономику, политику, духовную сферу. В результате социалистической революции в России за короткий исторический срок было покончено с господством частной собственности, были созданы необходимые предпосылки для утверждения и развития общественной социалистической собственности. Государственная (общенародная) собственность была общим достоянием всего советского народа. В исключительной собственности государства находились земли, её недра, воды, леса. Государству принадлежали основные средства производства в промышленности, строительстве и сельском хозяйстве. Население пользовалось такими социальными благами, как бесплатное медицинское обслуживание, просвещение, жильё с минимальной оплатой, молодому поколению был открыт надёжный путь в завтрашний день, гарантировалось социальное обеспечение ветеранам труда. В СССР не было безработицы, грамотность населения стала всеобщей, страна была самой читающей в мире. Были достигнуты огромные достижения в области науки, культуры, спорта.

Очень жаль, что с распадом Советского Союза все эти достижения, добытые самоотверженным трудом многонационального советского народа, были бездарно и преступно разрушены.

Прошло 100 лет после свершения социалистической революции в России. Но на Западе до сих пор её люто ненавидят, потому что Октябрьская революция не позволила Западу истребить русский народ и Российскую державу.

Нет до сих пор единого мнения и оценки событиям революции и в нашей современной России. В последние 25 лет кое-кто пытается убе-

дить нас в том, что революция была величайшей трагедией в истории нашей страны, а социалистический путь развития якобы зашёл в тупик и проект построения социализма провалился. На основе этого постсоветская российская власть в лице Ельцина, Гайдара, Бурбулиса, Чубайса и других совершила огромную глупость, пытаясь отмежеваться от Великой Октябрьской социалистической революции, от коммунистического строя. Более того, тогдашние руководители славянских республик Шушкевич, Кравчук и Ельцин в Беловежской пуще совершили преступный и предательский сговор, самовольно провозгласив о прекращении существования СССР, хотя ранее, 17 марта 1991 г., прошёл Всесоюзный референдум, в ходе которого большинство населения бывших национальных республик высказались за сохранение Советского Союза. Борис Ельцин, разъезжая в это время по Америке со своим «самым близким другом» Биллом Клинтоном (президентом США), хвастался на весь мир, что он «вколотил последний гвоздь в гроб коммунизма и компартии». И это делал бывший крупный партийный функционер в бытность Советского Союза. Хотя, когда Ельцина принимали в компартию, он «торжественно» клялся соблюдать Устав КПСС и быть преданным идеалам коммунизма. Глядя на Ельцина, многие люди, случайно оказавшиеся в рядах компартии (балласт), также начали выбрасывать свои партийные билеты. Борясь якобы со всем советским прошлым, эти люди незаслуженно стали полностью отрицать всё то, что было связано с великими достижениями в период существования Советского Союза.

Однако с философской точки зрения, с позиций диалектики – крайности всегда вредны. Нельзя всё прошлое мазать только одной чёрной краской. На основе закона отрицания отрицания новое не бывает без старого. От чего-то действительно нужно отказываться. Но существует методологический принцип преемственности, когда из старого берётся всё лучшее, прогрессивное и развивается в дальнейшем на качественно новой основе. Умные, мудрые люди именно так и поступают. Необходимо тщательно проанализировать прошлое, обратиться внимательно к позитивному опыту истории, чтобы не повторять былых ошибок в будущем. Столетний юбилей социалистической революции – хороший повод вспомнить о том, что это событие оказалось переломным не только для российской, но и для всемирной истории.

Не случайно президент Российской Федерации В. В. Путин в своём Послании Федеральному Собранию не мог обойти стороной данное историческое событие. По его мнению, столетие революции в России – это весомый повод для того, чтобы ещё раз обратиться к причинам и самой природе революции. Президент считает, что не только историки, учёные, но и всё российское общество нуждается в объективном, глубо-

ком анализе тех далёких событий. Он особо подчеркнул о недопустимости тащить расколы, злобу, обиды и ожесточение прошлого в нашу сегодняшнюю жизнь, в собственных политических и других интересах спекулировать на трагедиях, которые коснулись практически каждой семьи в России, по какую бы сторону баррикад не оказались тогда наши предки. «Давайте будем помнить, – заключил Путин, – мы единый народ, мы один народ и Россия у нас одна» [14]. Вот позиция нынешнего высшего руководства страны. И ко всему этому необходимо прислушаться.

Главное, не стремиться переписывать историю прошлого заново в угоду каким-либо политическим и идеологическим амбициям отдельных людей.

К большому сожалению, в нашей стране не однажды делались необоснованные попытки переписать собственную историю. Например, в 1946 г., когда маршал Г. К. Жуков впал в немилость у Сталина, прессы того времени перестала писать о нём, и к третьей годовщине взятия Берлина газета «Правда» умудрилась описать сражение за Берлин, не упомянув имя известного полководца, – всю операцию, как принято было считать, спланировал Сталин. Поскольку Сталина привыкли уже называть «военным гением», со страниц газет исчезли имена и других знаменитых военачальников времён войны среди них: Рокоссовского, Толбухина, Конева, Воронова, Малиновского, Василевского и др. В дальнейшем история переписывалась так, чтобы оказался существенным вклад в победу, который внёс в ходе войны новый генсек Хрущёв, а позднее Хрущев исчез из истории войны, но оказалось, что заметную в ней роль сыграл занявший его пост Брежнев. Ему даже присвоили звание маршала.

Вот насколько была «обновлена» история нашей страны после раз渲ла Советского Союза в огромном потоке литературы по истории, политологии и социологии. Естественно, что иная интерпретация и оценка были даны нашими собственными критиками.

История должна быть такой, какой она есть. Тогда и будет всем понятна сущность и всемирно-историческое значение Великой Октябрьской социалистической революции.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Андреанова Е. 50 событий, изменивших ход истории / Е. Андрианова.* – М. : Эксмо, 2012. – 224 с.
2. Ленин и современная наука. В 2 т. – М. : Наука, 1970. – Т. 1. – 450 с.
3. *Маркс К. Полн. собр. соч. : в 50 т. / К. Маркс, Ф. Энгельс.* – 2-е изд. – М. : Политиздат, 1974. – Т. 13. – 360 с.

4. *Ленин В. И.* Полн. собр. соч. : в 55 т. / В. И. Ленин. – 5-е изд. – М. : Политиздат, 1967–1971. – Т. 11. – 460 с.
5. Краткая история СССР. В 2 ч. – Л. : Наука, 1978. – Ч. 1. – 456 с.
6. *Боев В.* Детерминизм и революция / В. Боев. – М. : Мысль, 1983. – 176 с.
7. История Коммунистической партии Советского Союза. – М. : Политиздат, 1972. – 735 с.
8. *Зуев М. Н.* История России / М. Н. Зуев. – М. : Юрайт, 2011. – 655 с.
9. Краткий философский словарь. – М. : Госполитиздат, 1954. – 704 с.
10. *Федосеев П. Н.* Диалектика современной эпохи / П. Н. Федосеев. – М. : Наука, 1978. – 460 с.
11. Октябрь 1917: Величайшее событие века или социальная катастрофа? / под ред. В. П. Волобуева. – М. : Политиздат, 1991. – 239 с.
12. О причинах русской революции. – М. : Издательство ЛКИ, 2010. – 432 с.
13. *Чернов В.* Великая русская революция / В. Чернов. – М., 2007. – 430 с.
14. *Путин В. В.* Послание Федеральному Собранию / В. В. Путин // Российская газета. – 2016 г. – 2 дек.

УДК 355(09)

С. В. Суханов*

ОПЫТ ПОДГОТОВКИ ВОЕННО-ОБУЧЕННЫХ РЕЗЕРВОВ ВНЕВОЙСКОВЫМ МЕТОДОМ

В статье рассматривается история развития и становления системы военной подготовки вневойсковым методом. Определены основные направления деятельности по подготовке военно-обученного резерва, непосредственно связанные с социально-политическими и экономическими изменениями в жизнедеятельности государства. Затрагиваются вопросы деятельности государственных, политических, советских органов и общественных организаций по военно-патриотическому воспитанию населения, нашедшие отражение в ряде законодательных актов межвоенного периода. Сделан вывод о том, что организация взаимодействия государственных органов, общественных организаций, изыскание средств и возможностей проведения такой работы заслуживает особого внимания историков и общественности.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: история России, оборонные резервы, защита государства, патриотическое воспитание, военизация населения, обороноспособность.

S. V. Sukhanov

THE EXPERIENCE OF TRAINING MILITARY-TRAINED RESERVES BY AN EXTRA-MILITARY METHOD

The article is devoted to the study of the development and development of military training by the extra-military method. The basic directions of activity on preparation of the military-trained reserve are determined, directly connected with the socio-political and economic changes in the vital activity of the state. The activity of state, political, Soviet bodies and public organizations on military-patriotic education of the population is considered, reflected in a number of legislative acts of the interwar period. It is concluded that the organization of interaction between state bodies, public organizations, the search for means and opportunities for such work deserves special attention of historians and the public.

KEYWORDS: Russian history, defense reserves, state protection, patriotic education, militarization of the population, defense capability.

Рассматриваемая в данной статье проблема имеет давнюю историю и носит крайне важный характер для жизнедеятельности любого

* Суханов Сергей Владимирович, начальник факультета Михайловской военной артиллерийской академии (Санкт-Петербург).

государства. И в России, в частности, вопрос подготовки военноспособных кадров является одним из ключевых в деле организации вооруженной защиты территориальной и государственной целостности. Это делает необходимым кратко очертить историю подготовки боевых резервов для армии и флота в нашей стране.

Задача подготовки военно-обученных резервов вставала в разное время и в разных государствах, но подход во многом оставался схожим. Руководящие органы большинства государств уделяли данному вопросу огромное внимание. Конечно, решение задач организации оборонной деятельности партийных и советских руководящих органов и общественных организаций как в стране в целом, так и в Иркутской области, начиналось не на пустом месте, а имела под собой определенную базу.

С наступлением мирной жизни, в 1921 г., встал вопрос о военной доктрине, задача которой была в ясном и точном представлении характера будущей войны. Без точного учета располагаемых государством ресурсов и средств как своих, так и вероятного противника, создать систему военного строительства представляется сомнительно. В будущей войне одно из первостепенных значений приобретали стратегические резервы, необходимые при длительном, жестоком противоборстве, подвергающем напряжению все экономические и политические устои всех воюющих сторон. Такими резервами становились не только и не столько существующие вооружённые силы или создаваемые войсковые части, сколько людские ресурсы государства, основой которых должны были стать военно-обученные люди. Что и определило всю важность широкого охвата населения военным обучением в мирное время. Это связано с необходимостью в случае начала войны развернуть большую армию в короткие сроки.

Количество военнообязанных в начале 1920-х гг. составляло около 12,5 млн чел. [1, с. 127]. После окончания гражданской войны Красная армия и флот переходили на мирное положение, проводилось сокращение штатной численности до уровня соответствующего экономическим возможностям, вставал естественный вопрос о возможных путях подготовки и накопления военно-обученного резерва, путях, позволяющих не ослабить государство не только в военном отношении, но и не подорвать его и без того сложную, только формирующуюся экономическую основу.

История знает три основных способа подготовки военно-обученного резерва. Это увеличение кадрового состава армии до того состояния, когда весь призывной контингент в рамках прохождения срочной службы обучается в течение установленного срока службы. Такой способ обходится очень дорого казне любого государства. Да и

столь большая армия в мирное время просто не нужна. Чтобы сократить расходы на содержание армии, можно уменьшить сроки срочной службы, это приведет к значительно меньшему числу молодых людей, одновременно находящихся в рядах вооруженных сил. Это значительно сокращает расходы, но уменьшается качество подготовки военных специалистов, что недопустимо, поскольку современная военная техника и оборудование, да и в целом военная наука, требуют от военнослужащих высокого уровня подготовки. Поэтому имеет смысл содержать необходимое количество вооруженных сил, так называемую профессиональную армию, созданную на контрактной основе, но при этом иметь хорошо подготовленные резервы, способные пополнить ряды в случае проведения мобилизации и восполнения боевых потерь до необходимого уровня. Подготовку таких резервов, было решено проводить вневойсковым методом с постоянным поддержанием необходимого уровня знаний и навыков. Для чего создавались различного рода добровольные и общественные организации, имеющие под собой необходимую законодательную базу.

Такая практика существовала и существует во многих государствах мира. Так, во Франции соотношение резервистов к кадровым военным составляло более чем 2:1, Англии 5:1, США более 14:1 [2, с. 12]. Поэтому военное руководство страны и правительственные органы государства придавали большую значимость массовым военизованным организациям в рамках стратегии военного строительства в СССР.

В связи с переходом к мирному строительству перед правящей партией встали новые задачи в области укрепления вооруженных сил страны, ее обороноспособности. Необходимо было перевести Красную армию и флот на мирное положение, значительно сокращалась их численность. Что и было сделано к концу 1923 г. [3]

Для того чтобы уровень обороноспособности оставался на необходимом уровне, в стране вводилась допризывная подготовка.

Военное обучение молодёжи допризывного возраста в СССР было введено декретом ЦИК и СНК СССР от 8 августа 1923 г. В соответствии с Законом «Об обязательной военной службе» 1925 г. такая подготовка осуществлялась на учебных сборах общей продолжительностью два учебных месяца за двухлетний период. Лица, успешно прошедшие допризывную подготовку, приобретали преимущественное право на поступление в военные школы. Законом «О всеобщей воинской обязанности» 1939 г. допризывная подготовка была введена для учащихся 8, 9, 10-х классов средней школы и ей соответствующих учебных заведений (техникумы, рабфаки, школы ФЗУ и т. п.), а также для студентов вузов, не прошедших действительную военную службу. На допризывную под-

готовку отводилось по 2 ч в шестидневку [4]. В период Великой Отечественной войны 1941–1945 г. по постановлению Государственного комитета обороны от 17 сентября 1941 г. допризывную подготовку проходила вся молодёжь допризывного возраста. В 1947 г. допризывная подготовка была отменена для всей не учащейся молодёжи, а в 1962 г. – для учащихся старших классов средней школы и ей соответствующих учебных заведений. Законом СССР «О всеобщей воинской обязанности» от 12 октября 1967 г. введена начальная военная подготовка, которая проводилась до призыва на действительную военную службу с юношами допризывного и призывного возрастов повсеместно без отрыва от производства и учёбы.

В странах Варшавского договора допризывная подготовка проводилась в общеобразовательных школах и различных добровольных обществах. Она существует также и в странах НАТО. В Великобритании значительная часть молодёжи получает начальную военную подготовку в военизированных молодёжных организациях и кадетских корпусах, куда зачисляются молодые люди в возрасте 14–18 лет. Например, в США в июне 1951 г. конгрессом был принят Закон «О всеобщем военном обучении и воинской повинности», согласно которому все граждане мужского пола, достигшие 18-летнего возраста, перед призывом должны пройти 6-месячное всеобщее военное обучение [5].

История вневоинского обучения в США имеет давнюю историю, и для сравнения и понимания того, как формируется военно-обученный резерв, заслуживает отдельного внимания.

Обучение осуществляется на курсах вневоинской подготовки офицеров резерва (курсы ROTC) и в офицерских кандидатских школах сухопутных войск. Несмотря на то, что эти курсы были официально учреждены в США только в 1916 г., истоки их создания уходят в начало 1800-х. гг. Они зародились в университете Норвича (штат Вермонт) в 1819 г. и в последствии стали военной академией. Это было первое учебное заведение с военным учебным планом. В 1862 г. конгресс США принял акт Морилла. В соответствии с этим актом в каждом штате высшим учебным заведениям бесплатно выделялось 12 000 га земли для строительства и организации учебных заведений. Их особенностью стало обязательное внедрение военных учебных программ в процесс обучения. Таким образом, в США появились высшие гражданские учебные заведения, где студенты могли получать военную подготовку. Позже это привело к появлению курсов ROTC [6].

В 1916 г. президент Вудро Вильсон подписал Закон «О национальной обороне», который официально учреждал упомянутые курсы в качестве национального инструмента подготовки студентов гражданских

вузов к возможной службе в армии. Сухопутные войска стали первыми внедрять программы ROTC в гражданские учебные заведения, и вскоре после этого ВМС, BBC и корпус морской пехоты разработали свои собственные программы [6].

С принятием Закона «О национальной обороне» по всей стране отмечался устойчивый рост курсов ROTC. С 1962 г. студенты могли посещать данные курсы по желанию. В 1960-х и 1970-х гг. было дано право женщинам посещать эти курсы. В настоящее время учеба на курсах ROTC продолжает действовать в американских университетах [6].

Обучение проходит, распределяясь по видам вооруженных сил. Офицеры сухопутных войск занимаются на курсах при 300 колледжах и университетах. На них обучается около 60 тыс. чел., из них 20 % женщин. Выпускники этих курсов составляют приблизительно 70 % молодых офицеров вооруженных сил. Программа обучения рассчитана на 4 или 2 года, но наиболее распространенной формой является четырехлетнее образование. Студенты университетов и колледжей, при которых функционируют данные курсы, занимаются по своей основной гражданской специальности и одновременно по программе курсов ROTC, по окончании курсов получают первичные воинские звания [7, с. 8].

Как видим, вневойсковая подготовка получила широкое распространение во многих странах мира в связи с возникновением массовых армий, сокращением сроков действительной военной службы и возросшей потребностью армий в пополнениях различными военными специалистами рядового и начальствующего состава в мирное и военное время.

В послевоенном СССР вневойсковая подготовка была определена Законом «О всеобщей воинской обязанности», принятым 3-й сессией Верховного Совета СССР 12 октября 1967 г. и постановлениями Верховного Совета СССР. Она включала начальную военную подготовку юношей допризывного и призывного возрастов; подготовку специалистов для вооружённых сил СССР из числа призывной молодёжи; военную подготовку студентов гражданских высших или средних специальных учебных заведений; командирские занятия с офицерами запаса.

Начальная военная подготовка с учащейся молодёжью, включая подготовку по гражданской обороне, проводилась в общеобразовательных школах (начиная с 9-го класса), в средних специальных учебных заведениях и в учебных заведениях системы профессионально-технического образования. Юноши, не обучающиеся в дневных (очных) учебных заведениях, начальную военную подготовку проходили без отрыва от производства на учебных пунктах, создаваемых на предприятиях, в учреждениях, организациях и колхозах.

Кроме того, подготовка специалистов для вооружённых сил проводилась ежегодно в учебных организациях Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту, также и в учебных заведениях системы профессионально-технического образования. Для прохождения обучения привлекались юноши (с отрывом или без отрыва от производства), достигшие 17-летнего возраста. Начальная военная подготовка и подготовка специалистов проводилась по программам, определяемым министерством обороны СССР.

Военная подготовка студентов гражданских высших и средних специальных учебных заведений проводилась на военных кафедрах (циклах) этих учебных заведений. По окончании обучения лицам, успешно прошедшим установленный курс подготовки, присваивались первичные воинские звания офицеров запаса. Командирские занятия с офицерами запаса проводились в городах без отрыва, в сельской местности – с отрывом от производства. Занятия организовывались начальниками гарнизонов и военными комиссариатами.

Поскольку военная служба требует не только хорошего овладения военным мастерством и военными знаниями, но и хорошей физической подготовки, а также и крепкого здоровья, позволяющего перенести все трудности, возникающие в ходе как прохождения службы, так и при ведении боевых действий, большое значение уделялось медицинскому обеспечению в рамках проведения допризывной подготовки.

Перед привлечением к военному обучению допризывники подвергались медицинскому освидетельствованию с целью определения их физической годности для прохождения этого обучения.

Медико-санитарное обслуживание допризывников и других контингентов населения, проходящего обучение вневойсковым порядком на основании существующих законоположений, осуществлялось местными органами здравоохранения. Наблюдение за подготовкой и проведением этого обслуживания в первый период развития системы вневойскового обучения было возложено на местных военно-санитарных начальников (дивизионных врачей, старших врачей полков, врачей-инструкторов по физической подготовке).

Расходы на указанное обслуживание согласно действующему «Положению о местных финансах» относились на местный бюджет (по сметам соответствующих здравотделов).

Законом «Об обязательной военной службе» была установлена допризывная подготовка и для учащихся высших учебных заведений, высшая допризывная подготовка и для учащихся техникумов, что имело целью облегчить создание контингентов командного состава запаса РККА.

Допризывная подготовка в высших учебных заведениях состояла из теоретического курса военного дела в 180 ч и 2-месячной летней практики; в техникумах – 120 ч теоретического курса и добровольной летней практики. Допризывная подготовка в высших и средних медицинских учебных заведениях была направлена на подготовку медицинского состава запаса в отношении подлежащих призыву в армию и на подготовку к работе в условиях военного времени в отношении непригодных по состоянию здоровья к военной службе и женщин [8].

Учебный план теоретических занятий предусматривал после усвоения элементарных военных знаний изучение ряда военно-санитарных дисциплин: военно-санитарная администрация, военная гигиена, военно-санитарная тактика, военно-санитарная служба в условиях воздушно-химической обороны. Кроме того, преподавание общих дисциплин должно было включать освещение ряда вопросов с точки зрения работы военного времени и обороны страны.

Как видим, в задачи вневоинского обучения входили не только вопросы военной подготовки, морально-политического воспитания, но и медицинского обеспечения данной деятельности, что привело к получению требуемых результатов. Последующие события, произошедшие в стране и в мире, подтвердили правильность такого подхода к подготовке военно-обученных резервов и укрепления обороноспособности Отечества.

В 1939 г. ситуация на международной политической арене всё более усложняется, на XVIII съезде ВКП(б), состоявшемся 10–21 марта 1939 г. говорилось о том, что империалистические державы, пытаясь найти выход из кризиса, стремятся развязать мировую войну и направить её остирё против страны победившего социализма. В этих условиях необходимо усилить борьбу за предотвращение войны, разоблачать её поджигателей, всемерно поддерживать сопротивление народов, оказавшихся под угрозой империалистического порабощения, укреплять связи с миролюбивыми странами, не давать провокаторам войны втянуть СССР в конфликт. Советскому Союзу, последовательно проводящему политику мира, вместе с тем требовалось повышать боевую мощь Красной армии и Военно-морского флота, крепить интернациональные узы с трудящимися всего мира [9, с. 333].

Для практической работы по осуществлению партийных решений в ЦК ВКП(б) существовали следующие управления и отделы: а) Управление кадров, б) Управление пропаганды и агитации, … , г) Военный отдел [Там же, с. 386]. Обязанностью военного отдела было оказывать помощь военным органам в деле постановки учета военнообязанных организаций призыва, мобилизации в случае войны, в деле организации

противовоздушной обороны и т. д. Такие же отделы вводились в обкомах, горкомах, райкомах партии.

С началом Второй Мировой войны отношение к подготовке военно-обученных резервов со стороны руководящих органов государства становилось все более пристальным. Понимая, что в случае начала войны и проведения мобилизации, во вновь образованные части нужны будут не только хорошо подготовленный рядовой состав и младшие командиры, но и грамотные не только в военном отношении, но и в политическом, способные поддержать на высоком уровне морально-политический дух в частях и соединениях. Учитывая опыт гражданской войны и других вооруженных конфликтов в связи с угрозой фашистской агрессии была выявлена нехватка кадров политсостава. Между тем, от уровня подготовки политработников во многом зависело состояние партийно-политической работы в армии и боеспособность войск.

ЦК партии принял ряд мер, способствовавших созданию необходимого резерва политсостава. В этом отношении важное значение имело Постановление Политбюро ЦК ВКП(б) «О военной переподготовке и переаттестовании работников партийных комитетов и о порядке их мобилизации в РККА» от 13 марта 1940 г. [9, с. 424]. В документе устанавливалось, что работники партийных комитетов обязаны были систематически проходить военную переподготовку с тем, чтобы в любой момент призыва в РККА и РКВМФ могли выполнять в Красной армии работу на должностях, соответствующих их квалификации и военным званиям.

Секретари и заведующие отделами горкомов, окружкомов, обкомов, крайкомов, ЦК компартий союзных республик; секретари РК ВКП(б) и заведующие военными отделами райкомов партии, парторгии ЦК ВКП(б) на предприятиях; начальники политуправлений наркоматов и ответственные работники аппарата ЦК ВКП(б) находились на персональном учете Наркомата обороны и Наркомата Военно-морского флота и мобилизовались для работы в РККА и РКВМФ решением ЦК ВКП(б) по представлениям выше указанных наркоматов и Управления кадров ЦК ВКП(б). Приписка к частям решалась ЦК ВКП(б) по представлению Наркомата обороны и Наркомата Военно-морского флота и Управления кадров ЦК ВКП(б).

Помимо этого, Наркомат обороны должен был к 1 августа 1940 г. провести переаттестование и присвоение военных званий работникам партийных комитетов. При этом работа по переаттестованию проводилась, не нарушая работы партийных комитетов.

Для улучшения работы наркоматам вменялось в месячный срок разработать план проведения переаттестования, предусматривая в плане

программу сборов, состав преподавателей, размещение учебных центров и вопросы хозяйственно-бытового и культурного обслуживания призванных на учебные сборы работников партийных комитетов [9, с. 425].

Политическая обстановка на международной арене постоянно обострялась. С 30 ноября 1939 г. по 12 марта 1940 г. проходит Советско-Финская война, результатом которой стало расширение границ Советского государства. Причиной ее стало предложение советского руководства отодвинуть финскую границу от Ленинграда (ныне Санкт-Петербург) с целью укрепления безопасности северо-западных границ СССР. Финская сторона отказалась сделать это, не смотря на то, что Советское правительство просило предоставить в аренду части полуострова Ханко и некоторых островов в Финском заливе в обмен на большую по площади советскую территорию в Карелии с последующим заключением договора о взаимопомощи.

26–28 марта 1940 г. состоялся очередной пленум ЦК ВКП(б), на котором было заслушано сообщение о внешней политике правительства и об итогах войны в Финляндии.

Результаты этой войны наглядно подтверждали необходимость получения военных навыков населением страны и особенно молодыми людьми допризывного и призывного возрастов. Об этом свидетельствуют потери советских войск в войне, которые составили: безвозвратные – около 130 тыс. чел., санитарные – около 265 тыс. чел. В то же время безвозвратные потери финских войск – около 23 тыс. чел., санитарные – свыше 43 тыс. чел.

Необходимость подготовки к приближающейся войне подтолкнула руководящие органы государства к принятию решения о переводе на 8-часовой рабочий день и на 7-дневную рабочую неделю всех предприятий, организаций и учреждений страны, что осложнило в некоторой степени проведение военного обучения среди трудящихся масс.

После начала Великой Отечественной войны вопрос подготовки военно-обученного резерва с каждым днем вставал все острее, в связи с чем Комитет государственной обороны, основываясь на записанной в Конституции СССР обязанности всех граждан защищать свое социалистическое Отечество, а так же исходя из большого положительного опыта военного обучения трудящихся в годы иностранной военной интервенции и гражданской войны с целью обеспечения Советских вооруженных сил обученными людскими резервами, принимает постановление «О всеобщем обязательном обучении военному делу граждан СССР» [9, т. 6, с. 32].

Для выполнения этой задачи было создано Главное управление всеобщего военного обучения. Оно возглавило организацию и руковод-

ство военным обучением граждан без отрыва от производства, а также допризывную военную подготовку учащейся молодежи.

Считая, что каждый гражданин Союза ССР, способный носить оружие, должен быть обучен военному делу, чтобы быть подготовленным с оружием в руках защищать свою Родину, и в целях подготовки обученных резервов для Красной армии государственным Комитетом обороны с 1 октября 1941 г. вводилось обязательное военное обучение граждан СССР мужского пола в возрасте от 16 до 50 лет. Такое обучение должно было осуществляться вневойсковым порядком без отрыва лиц, привлеченных к прохождению военного обучения, от работы на фабриках, заводах, в совхозах, колхозах, учреждениях. Дни и часы занятий по военной подготовке устанавливались военкоматами с таким расчетом, чтобы не нарушать работу предприятий и не наносить ущерб производству.

Военное обучение проводилось по 110-часовой программе, при этом особое внимание уделялось строевой подготовке, овладению винтовкой, пулеметом, минометом и ручной гранатой, средствам противохимической защиты, а также тактической подготовке бойцов и отделений.

В качестве инструкторов военного обучения предписывалось привлекать средний командный и политический состав и младший начсостав запаса, пользующийся отсрочками от призыва по мобилизации, а также наиболее подготовленный рядовой состав старших возрастов, не призванный в армию.

В первую очередь к военной подготовке привлекались допризывники 1923 и 1924 гг. рождения и военнообязанные из числа необученных в возрасте до 45 лет. Организация обучения возлагалась на Наркомат обороны и его органы на местах.

В областных, краевых, республиканских военкоматах были созданы отделы всевобуча, а в райвоенкоматах вводились должности 2–3 инструкторов всевобуча [9, т. 6, с. 33]. За годы войны военное обучение по программам всевобуча прошли почти 10 млн граждан, что явилось важным вкладом в победу Советского Союза над гитлеровской Германией [Там же, с. 32].

Таким образом, на протяжении всего межвоенного периода, Советское правительство и партийное руководство страны постоянно решало вопросы подготовки населения к защите социалистического Отечества. Такая потребность возникла в связи с созданием рабоче-крестьянской Красной армии, сокращением сроков действительной военной службы в мирное время и возросшей потребностью армии в пополнениях различными военными специалистами рядового и началь-

ствующего состава в мирное и военное время, а также в случае необходимости при проведении мобилизации. Вневойсковая подготовка получила широкое распространение и во многих государствах мира.

С началом Великой Отечественной войны работа по подготовке военно-обученных резервов заняла одно из важных мест в работе руководящих и партийных органов страны. Введенная в 1941 г. программа военного всевобуча охватила практически все население, способное с оружием в руках защищать государственную независимость и территориальную целостность страны. Военный всевобуч внес весомую лепту в дело Победы над фашистской Германией и милитаристической Японией, доказав тем самым правильность выбора направления подготовки военно-обученных резервов в сочетании военного и вневойского способов.

Изучение исторического опыта, накопленного государством в деле повышения обороноспособности страны, использование его с учетом современного уровня развития военного искусства, дает возможность более эффективно строить вооруженные силы Российской Федерации на современном этапе.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Кузин А. В.* Вооруженные силы на дальнем востоке СССР в межвоенный период (1922–1941 гг.) / А. В. Кузин. – Благовещенск : ДальГАУ, 2000. – 200 с.
2. *Макар И.* От стратегии сокрушения к стратегии измора / И. Макар // Военно-исторический журнал. – 1999. – № 6. – С. 18–30.
3. Отчет Народного комиссариата по военным и морским делам за 1922–1923 гг. – М., 1925.
4. О всеобщей воинской обязанности : Закон СССР от 01 сент. 1939 г. (ред. от 26 июня 1941 г.). – URL: <http://zakonbase.ru/content/part/430654>.
5. Законодательство об обороне СССР. Систематический сборник законов, постановлений и инструкций / сост. М. Синельников. – М. : Гос. воен. изд., 1939. – 140 с.
6. URL: <http://wvm.wisegeek.com/what-afe-the-key-events-in-rotc-history>.
7. *Аршинова О.* Подготовка офицеров резерва вооруженных сил США / О. Аршинова // Зарубежное военное обозрение. – 1993. – С. 48–60.
8. Закон об обязательной военной службе // Сборник законов и распоряжений Рабоче-крестьянского правительства СССР. – № 51. – М., 1928.
9. Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898–1988) / КПСС ; Ин-т Марксизма-Ленинизма при ЦК КПСС в 16 т. ; под общ. ред. А. Г. Егорова, К. М. Боголюбова. 8-е изд. – М. : Политиздат, 1971. – Т. 5. – 360 с.

УДК 94(571.53)

В. В. Гасельник*

ИРКУТСК. ЕГО МЕСТО СРЕДИ ДЕВЯТНАДЦАТИ СИБИРСКИХ ГОРОДОВ КОНЦА XVII В.

Статья посвящена сравнению основных количественных показателей, определяющих развитие сибирских городов в конце XVII в., на основе данных из «Окладной книги Сибири 1697 года».

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Иркутск, освоение Сибири, сибирские города, окладная книга Сибири.

V. V. Gaselnik

IRKUTSK. HIS PLACE AMONG THE NINETEEN SIBERIAN CITIES IN THE END OF THE XVII CENTURY

The article is devoted to comparison of the main quantitative indicators that determine the development of Siberian cities in the end of the seventeenth century.

KEYWORD: Irkutsk, the development of Siberia, Siberian city, accountant book of Siberia.

Свою первую печать (рис.) Иркутск получил в 1696 г. [1], т. е. через 35 лет после постройки острога Яковом Похабовым и через 10 лет после получения городского статуса.

В чем причина такого длительного периода делопроизводства, осуществляемого административными чиновниками без собственной городской печати, непонятно. Во всяком случае, достаточно примеров других сибирских острогов и городов, которые получили свои печати буквально через несколько лет. Например, Якутский острог, построенный в 1632 году Петром Бекетовым, уже через шесть лет с назначением новых воевод Петра Головина и Матвея Глебова получил свою административную печать: «Лета 7146, августа в 6 день, государь царь и великий князь Михайло Федорович всея Руси, велел ехати стольникам и воеводам Петру Петровичу Головину, да Матвею Богдановичу Глебову да дьяку Еуфиму Филатову в Сибирь... А государева печать с ними, Пет-

* Гасельник Владимир Валерьевич, кандидат технических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения.

ром и Матвеем и з дьяком с Еуфимом, послана на великую реку на Лену серебряная, вырезано на ней орел поймал соболя, а около орла вырезано: печать государева новые Сибирские земли, что на великой реке Лене... А держати государева печать в съезжей избе в ящице Петру за своею печатю» [2].



Фотокопия черновоскового оттиска Малой иркутской городской печати на грамоте, данной 22 октября 1696 г. строителю Знаменского Девичьего монастыря Власу Сидорову на землю и сенные покосы по реке Ангаре стольником и воеводой Афонасием Савельевым

Объяснить такую несправедливость к Иркутску можно только тем, что в Москве, в Сибирском приказе, ставка делалась изначально на другой город, расположенный недалеко от Байкала, – Селенгинск. Именно туда воевода Иван Власов с селенгинской административной печатью был отправлен в первую очередь, а Иркутск, хоть и недолго, находился в его подчинении.

Вот что пишет историк Г. Н. Спасский: «Новый Селенгинский острожек. Может быть, это место, ...где в 1680 показан воеводою стольник Иван Власов, и была канцелярия и посольский дворец» [3]. В то же время Иркутский острог строился и использовался довольно долгое время для охранных и ясашных функций, и еще как перевалочная база для подготовки к пересечению Байкала и как место отдыха на обратном пути.

Да и городом Иркутск стал на 6 лет позже Селенгинска. Вот выдержка из наказа от 6 августа 1682 г., данного Иваном Власовым в

Иркутске казакам Ивашке Маркелову и Андрюшке Ускому, отправляемых в Москву с ясачною и десятинною казною: *«а та ясачная и десятинная соболиная казна и лисицы за государевою Селенгинского города печатью»* [4]. И лишь в середине 90-х Иркутск окончательно оставил за собой право основного города в Прибайкалье и Забайкалье, когда выяснилось, что он является более безопасным местом от набегов монгольских князцов, и по погодным и другим условиям его расположение лучшее.

Из-за этих набегов земледелие вокруг Селенгина развития не получило, пашенного крестьянства практически не было, да и посадские долго не задерживались. Город периодически заливался весенними разливами реки, почва была неплодородная, во время бурь город заносило песком. Население состояло в основном из военных, в то время как пашенное и торгово-ремесленное население Иркутска становилось все более знатным и многочисленным, что и заметили в Москве.

Возможно, отчасти именно этим и объясняется восстание забайкальских служивых против иркутского воеводы и богатых иркутян в 1696 г. Они просто не хотели мириться с поворотом истории не в пользу их города.

Современная историческая наука предлагает следующие подходы к определению города: количественный, административно-юридический, социальный, функциональный, экономический, смешанный.

Появление городов на вновь осваиваемых территориях из острогов и укрепленного зимовья обычно начиналось в связи с переходом к оседлости временного населения, общественного разделения труда, отделения ремесла от сельского хозяйства, возникновения избыточного продукта и товарообмена.

Города и поселения Сибири учеными изучались значительно реже, чем города европейской части России. Первопроходцами в этом направлении можно назвать И. Э. Миллера и Г. Ф. Фишера [5 и 6]. В XIX в. этим исследованиям посвятили себя такие известные историки, как В. К. Андриевич [7] и Ф. Г. Сафонов [8].

В советское время это были О. Н. Вилков [9], З. В. Башкатова [10], Д. Я. Резун [11], А. М. Сахаров [12], Р. М. Кабо [13] и др. Из современных исследователей можно выделить И. А. Костанова [14].

По мнению советских и российских исследователей, Сибирь знала один тип города – «государев город». В крае не было ни частновладельческих, ни вотчинных, ни монастырских, ни патриарших городов, как это имело место в XVII в. в европейской России. В Сибири не прижилось помещичье землевладение, но появилось монастырское.

Удивляет то, что буквально все исследователи упустили из вида ценнейший источник знаний о городах Сибири конца XVII в. – «Окладную книгу Сибири 1697 года». Написанная в указанном году, на сегодняшний день она сохранилась в 3-х экземплярах: один – в Москве, в историческом музее [15] и два – в Санкт-Петербурге, в отделе рукописей национальной публичной библиотеки [16] и духовной академии. Но последняя рукопись включает лишь небольшой отрывок текста [17, с. 20].

Ее полный титул, по обычаю того времени, содержит в себе и краткое содержание книги: *«По указу великого государя царя и великого князя Петра Алексеевича всеа Великия и Малыя и Белыя Росий самодержца: в сей книге описано, как в прошлых летех Божиим милосердием и счастием великих государей царей и великих князей Росийских, их государевых ратных людей московского народа воинскими промыслами и храбрыми подвиги, великое и славное Сибирское царство учинилось под высокодержавною их государскою самодержавною властию, и в том царстве по нынешнее время сколько обретается и на каких реках и урочищах городов, и что в тех городех дворян, детей боярских, и всякого воинского, и посацких, и иных чинов жилицких и ясачных людей, и с которого города каких денежных и всяких доходов, и с ясачных людей казнына год збирается, и в котором городе что пушек и всякого мелкого ружья, и всяких воинских припасов, и запасного хлеба, и то все писано ниже сего. А построена сия книга при сиденье в Сибирском приказе боярина князя Ивана Борисовича Репнина, да при думном дияке АНДРЕЕ АНДРЕЕВИЧЕ Виниусе, да при дьякех Афанасье Парфенове, Василье Айтемиреве сего 7205, а от Рождества Господа Бога и Спаса нашего Иисуса Христа в 1697 году. КНИГА ИМЕНУЕМАЯ ОКЛАДНАЯ»* [18, с. 4].

Книга использовалась дьяками Сибирского приказа как справочник в их ежедневном, практически без выходных дней, труде по управлению Сибирью. Описание построено по стандартной схеме: в начале говорится о транспортном положении города, на какой реке он стоит и как далеко от соседних городов; затем указано число жителей каждой профессии и причитающееся им денежное, хлебное и соляное жалование; число городских жителей, платящих оброк, и сумма оброка; денежные годовые постоянные и чрезвычайные доходы и расходы; число дворов и численность пашенных крестьян, площадь десятинной пашни и урожай; число оброчных крестьян и величина оброка; число монастырских крестьянских дворов; численность ясачных людей, их народность, число ясачных волостей, величина ясака как по окладу, так и фактически уплачиваемого; наличное вооружение и боеприпасы.

Например, вот как описан город Иркутск (Иркутской).

«Город Иркутской, стоит на реке Ангаре, а та река вышла из моря Байкала, а против города Иркутского в Ангару пала река Иркут.

А от Илимского до Иркутского ходу лошадьми зимою 3 недели, а водою 6 недель.

А ямскую гонбу гоняют от Иркутского до Илимского илимские и енисейские и иркутские пашенные крестьяне.

У города великого государя на печати вырезано бабр поймал соколя, а над зверем подписано: «бабр», а около печати вырезано: «Печать государева земли Сибирские Иркутского города».

А на таможенной печати вырезано словами: «Печать государева Иркутского города таможенная».

В нем же людей:

42 человека ружников. Оклад им денег 93 рубли с полтиною, хлеба 52 чети ржи, овса тож число, 20 пуд соли.

10 человек детей боярских. Оклад им денег 110 рублей, хлеба 55 чети ржи, овса тож число, 30 пуд 30 гривенок соли.

5 человек подъячих. Оклад им денег 33 рубли, хлеба 33 чети без полуосмыны ржи, 28 чети с полуосмыной овса, 11 пуд соли.

1 человек атаман. Оклад ему денег 9 рублей, 9 чети ржи, овса тож, 3 пуда соли.

1 человек мелник. Оклад ему денег 5 рублей, а хлеба ему не даетца.

2 человека прядильщиков. Оклад им денег 16 рублей, хлеба 16 чети ржи, овса тож, 6 пуда соли.

1 человек заплечной мастер. Оклад ему денег 5 рублей, хлеба 5 чети с осмыною ржи, 4 чети овса, 2 пуд с четвертью соли.

37 человек конных казаков. Оклад им денег 260 рублей с полтиною, хлеба 255 чети с осмыною ржи, 156 чети овса, 77 пуд с полу-пудом соли.

259 человек пеших казаков. Оклад им денег 1288 рублей, хлеба 1402 чети с осмыною ржи, 1020 чети овса, 442 пуда с четвертью соли.

Всего всяких чинов людей 354 человека. Оклад им денег 1820 рублей, хлеба 1825 чети с полуосмыною ржи, 1340 чети с полуосмыною овса, 593 пуда без чети соли.

Тамошних доходов бывает в год по 2273 рубли по 30 алтын.

Неокладных расходов бывает в год по 474 рубли, а в иной год болии и мениши.

И в Іркутской с Москвы ратным людем на жалованье великого государя казны денег и товаров ничего не посылают, а пронимаютца тамошними доходы.

Пашенных крестьян:

Во 6 волостях да в одной деревне да во 6 заимках пашенных крестьян 269 человек. Десятинной пашни пашут 179 десятин в поле, а в дву потомуж.

В умолоте хлеба бывает по 2478 чети ржи, а в иных годах бывает болии и мениши, оприч новопосеных 2 слобод, а сколько в тех слободах людей поселено и десятинные пашни пашут, и хлеба в умолоте бывает, того ведать не по чему, потому что лготные годы не отошли.

Ясаиных людей:

В 7 остроиках родом тунгусов и братов и соетов и урянов и тувинов и старых мунгалских выходцов, Зюрюнского и Ашехабацкого ровдов 2253 человека. По окладу ясаку на них положено 106 сороков 32 соболя, 13 лисиц красных.

И в то число во взятье бывает по 76 сороков по 12 соболей с пупки и с хвосты, по 19 лисиц, по 9 волков, по 5 розомак.

А затем остаетца в доимке по 30 сороков по 20 соболей, по 15 пупков, по 10 хвостов соболых, по лисице, а в ыных годах бывает болии и мениши, потому что в ыных годах ясаинные люди от воровских мунгалских людей живут разорены и побиты, а иные изменя уходят в немирные мунгали, а иные собою и от воспы помирают, а иные за старостью и за увечьем и за скудостью на промыслы не ходят, а иные у ясаинного збору в сыску не являютца.

На городе оружейного наряду:

2 пушки медные по 3 аришина по 7 вершков в станках окованы.

Пушка медная в станку окована, к ним 69 ядер железных.

68 стволов мушкетных, 5 стволов ломаных.

55 жагр.

9 замков пищальных.

Натруска ветхая.

77 мушкетов негодных с станки и 3 замки ломаны.

13 стволин, в том числе одна роздута.

2 стволины рваных.

Наручи железные, шишак простой, супела.

593 пуда 25 гривенок с полугривенкою пороху з деревом и с рогожи и с веревки.

158 пуд 35 гривенок свинцу.

35 пуд 2 сажени с аришином фетилю.

Да раскрученого пороху 11 пуд з деревом. Да пуд 3 гривенки пороху топлого.

402 списы.

45 бердышией.

275 пик с ратовищами» [18, с. 109–112].

Всего в книге описаны 19 городов и один Удинский острог. С какой целью сюда попал Удинский острог, подчиненный в то время Иркутску, ведь речь идет о городах, неизвестно, оставим эту загадку Улан-Удэнским историкам. Но, скорее всего, в Сибирском приказе всерьез сделали ставку на развитие Удинска за Байкалом, вопреки Селенгинску, который даже не указали как сибирский город. Видимо, Сибирский приказ после восстания казаков Селенгинска решил окончательно превратить его в заштатный городок.

За критерии сравнения городов из всего многообразия представленной в книге информации выберем наиболее часто встречающиеся практически для всех городов количественные данные. Города расположим в очередности, определенной в книге, эта очередность основана на дальности расстояния от Москвы. Единственным исключением является Якутск, расстояние до которого большее, чем до Иркутска. Здесь, скорее всего, сыграл фактор более проторенной дороги.

Информация для анализа занесена в табл. 1 и табл. 2. В табл. 2 цифры получены усредненные, путем деления указанных в книге чисел на количество служилых. Понятно, что каждый из них в зависимости от выслуги получал либо больше, либо меньше.

Бесспорно, главным городом Сибири на рубеже XVII и XVIII вв. был Тобольск, значительно превосходящий другие города практически по всем показателям. И именно в нем служил Преосвященный Игнатий, митрополит Сибирский и Тобольский со своими дворовыми людьми. Тобольск – единственный сибирский город, имеющий 18 заслуженных жителей, имеемых тоболянами, с государевым годовым окладом на 3 руб. большим, чем у детей боярских. Кроме того, здесь жили два дворянина.

Тобольск являлся, как сейчас принято говорить, городом донором. Он не только не получал денег из Сибирского приказа, но и поставлял хлеб и соль в такие города, как Тара, Березов, Сургут, Нарым, Кецк.

Что же можно сказать про Иркутск, анализируя данные из таблиц:

1. Город по количеству государственного духовенства (ружников) находится на втором месте после Тобольска, опережая даже город Верхотурье, славящегося с давних времен монастырями и соборами.

2. Город Иркутск также находится на втором месте по денежным доходам после Тобольска, благодаря начавшейся торговле с Китаем.

3. Иркутск, хотя и занимает второе место по ясашным после Якутска, но отстает от него по этому показателю в разы.

4. По остальным показателям Иркутск занимает твердую середину среди 19 городов Сибири. Но с учетом того, что Иркутск является самым молодым городом со дня основания, можно уверенно утверждать о его более значительном по амплитуде и положительном по направлению векторе развития в отличие от других сибирских городов на рубеже XVII–XVIII вв.

Таблица 1

Основные количественные показатели сибирских городов конца XVII в.

		Пашенные и оброчные крестьяне с семьями	Богатыри	Национальность ясаочных
Верхнотурье (1598)	32	41	19	1
Пельм (1593)	6	5	4	—
Туринск (1600)	12	3	5	—
Тюмень (1586)	17	74	8	2
Тоболеск (1587)	126	232	49	9
Тара (1594)	34	41	4	4
Томской (1604)	26	105	13	2
Кузнецкой (1618)	5	23	5	2
Березов (1593)	9	12	4	3
Сургут (1594)	7	—	3	2
Нарым (1598)	4	—	1	1
Кенкской (1596)	4	—	1	—
Енисейск (1619)	8	44	6	—
Мангазея (1601)	3	4	5	12
Красный Яр (1628)	21	41	7	3
Илимск (1630)	6	4	7	1
Якутской (1632)	10	21	12	4
Иркутской (1661)	42	10	5	1
	II	XI- XII	IX- XII	IX- XIII
Нерчинской (1653)	4	10	1	3

	Людей всяких чинов	Однодушин ов	Людей всяких чинов	Людей всяких чинов
Верхнотурье (1598)	19	1	—	227
Пельм (1593)	5	4	—	1
Туринск (1600)	3	5	—	1
Тюмень (1586)	74	8	2	1
Тоболеск (1587)	232	49	9	9
Тара (1594)	41	4	4	10
Томской (1604)	105	13	2	1046
Кузнецкой (1618)	23	5	2	278
Березов (1593)	12	4	3	323
Сургут (1594)	—	3	2	1
Нарым (1598)	—	1	—	58
Кенкской (1596)	—	1	—	29
Енисейск (1619)	8	44	6	—
Мангазея (1601)	3	4	5	12
Красный Яр (1628)	41	7	3	1
Илимск (1630)	4	7	1	163
Якутской (1632)	21	12	4	2
Иркутской (1661)	10	5	1	354
	II	XI- XII	IX- XII	VIII
Нерчинской (1653)	4	10	1	3

Таблица 2

Основные количественные показатели государева оклада служилым людям сибирских городов XVII века

Сибирские города	Ружники (государев оклад)		Дети боярские (государев оклад)		Подьячие (государев оклад)		Атаман (государев оклад)	
	Лехекхин	Покрою	Лехекхин	Покрою	Лехекхин	Покрою	Лехекхин	Покрою
Верхотурье (1598)	3,7	3,5	2,7	2,0	7,5	3,0	2,8	2,5
Пельм (1593)	5,0	2,5	2,5	1,7	6,6	2,0	1,4	1,0
Туринск (1600)	2,5	1,0	0,9	0,5	8,4	5,7	2,3	2,0
Тюмень (1586)	5,4	3,0	2,4	1,6	8,6	4,7	4,3	1,1
Тоболск (1587)	4,6	2,9	2,0	2,1	9,1	4,4	3,9	2,3
Тара (1594)	1,7	0,6	1,1	0,7	3,9	3,8	3,2	9,5
Томской (1604)	4,5	6,4	4,6	4,0	9,5	7,2	6,6	17,0
Кузнецкой (1618)	4,0	4,6	3,2	1,7	10,4	10,3	10,3	3,0
Березов (1593)	5,4	3,5	2,5	0,3	8,3	5,7	3,8	1,8
Сургут (1594)	3,9	2,6	1,3	1,1	—	—	—	10,3
Нарым (1598)	4,6	2,8	1,3	2,0	—	—	—	8,0
Кецик (1596)	4,0	2,3	2,1	1,6	—	—	—	8,0
Енисейск (1619)	5,3	2,3	1,3	1,0	9,8	2,8	2,5	2,3
Мангазея (1601)	3,7	3,0	—	2,0	11,8	9,5	—	2,8
Красный Яр (1628)	4,4	2,0	1,1	1,3	9,3	4,0	3,9	2,3
Илимск (1630)	4,0	4,2	4,2	2,0	13,5	14,8	14,3	4,3
Якутск (1632)	7,5	6,8	6,6	2,4	7,2	8,5	8,0	2,7
Иркутской (1661)	2,2	1,2	1,2	0,5	11,0	5,5	5,5	3,0
Нерчинской (1653)	3,8	4,0	4,0	2,0	10,8	8,8	8,8	2,6

Автор оставляет право исследователям сделать свои выводы в других аспектах, характеризующих сибирские города, по представленной в таблицах информации.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. РГАДА Ф. 281. Д. 4920.
2. РГАДА Ф. 214. Стб. 75. Ест. 128–196.
3. Список с чертежа Сибирских земли, заимствованный из рукописного сб. XVII в. и объясненный примечаниями Императорского Московского Общества истории и древностей российских действительным членом Г. Н. Спасским. – М., 1849. – 48 с.
4. Дополнения к актам историческим, собр. и изданные Археографическою комиссиою, Санкт-Петербург в т. 10, 1867. – 10 т. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.runivers.ru/bookreader/book457206/#page/26/mode/1up>.
5. Миллер Г. Ф. История Сибири / Г. Ф. Миллер / М., Л. : Взд-во академии наук СССР, 1937. – 608 с.
6. Фишер И. Э. Сибирская история. – Репринтное издание 1774 г. / И. Э. Фишер. – СПб. : Альфарет, 2009. – 638 с.
7. Андриевич В. К. История Сибири : в 2 ч. Период от древнейших времен до установления главенства города Тобольска и основания Иркутского острога / В. К. Андриевич. – СПб., 1889. – 220 с.
8. Сафонов Ф. Г. Русские промыслы и торги на северо-востоке Азии в XVII – середине XIX в. / Ф. Г. Сафонов. – М. : Наука, 1980. – 144 с.
9. Вилков О. Н. Историография городов Сибири конца XVI – начала XX века / О. Н. Вилков. – Новосибирск : Наука, 1984. – 120 с.
10. Башкатова З. В. Города Сибири. Эпоха феодализма и капитализма / З. В. Башкатова, О. Н. Вилков. – Новосибирск : Наука, 1978. – 140 с.
11. Резун Д. Я. Городская культура Сибири: история, памятники, люди / Д. Я. Резун. – Новосибирск : Наука, 1993. – 191 с.
12. Сахаров А. М. Города Северо-Восточной Руси XIV–XV вв. / А. М. Сахаров. – М. : Изд-во Московского универ., 1959. – 238 с.
13. Кабо Р. М. Города Западной Сибири. Очерки историко-экономической географии (XVII – первая половина XIX в.) / Р. М. Кабо. – М. : Географиз, 1949. – 225 с.
14. Костанов И. А. Документальная история Сибири. XVII – середина XIX вв. / И. А. Костанов. – Владивосток : Дальнаука, 2007. – 122 с.
15. Отдел письменных источников Государственного исторического музея. Ф. 113. Д. 34. Инвентарный номер ГИМ Щ 189.
16. Отдел письменных источников Национальной Публичной библиотеки. Инвентарный номер F.IV.76.
17. Гербоведение : в 4 т. – М. : Старая Басманная, 2015. – Т. 4. – 274 с.
18. Окладная книга Сибири 1697 года / подгот. текста к публ. В. Э. Булатов, Е. В. Неберекутина ; сост. В. Э. Булатов. – М. : Исторический музей, 2015. – 296 с.

УДК 625.1(57)

А. В. Хобта*

ВОСТОЧНО-СИБИРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

В статье рассматривается деятельность разных структур ВСЖД в период войны. Затрагиваются вопросы организации работы службы дороги, связанных с обеспечением бесперебойной работы. Выясняются проблемы, сдерживающие темпы движения поездов.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: история Великой Отечественной войны, железнодорожная дорога, пропускная способность, трудовые подвиги железнодорожников.

V. Hobta

EAST-SIBERIAN RAILWAY IN THE YEARS OF THE GREAT PATRIOTIC WAR

A wide source material examines the activities of various structures of the East European Railway during the war. The issues of organizing the work of road services related to ensuring uninterrupted operation are touched upon. The problems, constraining rates of movement of trains are found out.

KEYWORDS: history of the Great Patriotic War, railway, capacity, labor feats of railwaymen.

Многие славные страницы вписали в летопись Великой Отечественной войны железнодорожники Восточной Сибири. Работая в тылу, восстанавливая разрушенное войной железнодорожное хозяйство, участвуя в боевых операциях, они с честью выдержали трудные испытания, проявили мужество и героизм.

22 июня 1941 г. с обращением по радио к советскому народу от имени правительства выступил заместитель председателя Совета народных комиссаров, народный комиссар иностранных дел В. М. Молотов. После сообщения о нападении на советские границы немецко-фашистских войск, на маленьких станциях и крупных узлах дороги

* Хобта Александр Викторович, кандидат исторических наук, заместитель директора музея истории ВСЖД – филиала ОАО «РЖД».

прошли митинги. Люди выражали гнев и возмущение вероломным нападением врага. В резолюции митинга рабочих Черемховского железнодорожного узла записано: «Мы, железнодорожники, все, как один обязуемся работать так же чётко, как наш родной брат – Рабоче-Крестьянская Красная Армия, Морской Флот и Авиация» [1].

На митинге 22 июня бригадир заготовительного цеха депо Улан-Удэ Пахалин сказал: «Наша бригада считает себя мобилизованной на трудовом фронте». На следующий день во всех сменах депо состоялись митинги: железнодорожники давали клятву выполнить долг перед Отечеством [2, с. 30].

На митинге, созванном в связи с нападением немецко-фашистских войск на нашу страну, присутствовали 235 путейцев, движенцев и членов их семей станции Михалёво. Единодушно была принята телеграмма в адрес народного комиссара обороны: «...По первому вашему зову мы все, как один, готовы пойти на передовые позиции» [3].

С первых дней войны работа Восточно-Сибирской железной дороги (ВСЖД) была переведена на военный график. Трудовые коллективы, как и вся страна, начали работать под лозунгом «Всё для фронта! Всё для Победы!» [4, с. 171].

Тысячи железнодорожников Улан-Удэнского и Гусиноозёрского отделений вышли 3 августа 1941 г. на оборонный воскресник. Кто бы где бы не работал – трудились с особой энергией. На рабочих местах многие перевыполняли норму в несколько раз [3].

Во Всесоюзном трудовом воскреснике 17 августа 1941 г. на ВСЖД приняли участие 25 845 чел. Около двухсот женщин Слюдянского узла выходили в воскресенье на работы, чтобы быстрее завершить ремонт пути. На станциях Мысовая, Горхон, Нижнеудинск, Зима, Черемхово и других узлах сотни женщин в свободное от домашних забот время отдавали свой труд на дело улучшения работы железнодорожного транспорта.

С первых дней войны восточносибирские железнодорожники включились в мощное патриотическое движение по оказанию помощи фронту. В газете «Восточно-Сибирская правда» было опубликовано обращение железнодорожников станции Иркутск-2 (Иркутск-Сортировочный) отправлять на фронт тёплые шубы, шапки, валенки, бельё. Работница вагоноремонтного депо станции Нижнеудинск Кожевникова писала: «Пусть мой полушибок греет тебя, дорогой сынок, пусть он греет тебя и сохраняет твою жизнь для нашей Родины, которую защищают наши дорогие бойцы» [5, с. 372].

24 декабря 1941 г. со станции Иркутск отошёл специальный поезд с подарками для фронтовиков. В 20 вагонах было 40 тыс. индивидуаль-

ных посылок (колбаса, кондитерские изделия, спирт, лыжи). К празднику Красной армии на фронт были доставлены 23 вагона со сборными мостовыми балками и 93 тыс. посылок. Всего за годы войны из Иркутской области на фронт было направлено 160 вагонов с подарками [5, с. 373].

На ВСЖД поддержали инициативу работников Иркутского отделения о сборе средств на постройку колонны танков «Иркутский железнодорожник». Сотрудники Управления дороги, путейцы, работники железнодорожных узлов перечисляли заработанные деньги, трудились на воскресниках. К началу 1942 г. было собрано более 3,3 млн руб. [3]. Некоторые коллективы за активное участие в сборе денег получили благодарственные телеграммы за подписью И. В. Сталина [Там же].

За годы войны было перечислено 2 337 383 руб. компенсаций за неиспользованный отпуск и отчислено 5 903 тыс. руб. однодневных заработков [5, с. 369].

В сентябре восточносибирские железнодорожники начали принимать военно-санитарные поезда, при этом проводился ремонт прибывшего подвижного состава. Об отличной работе коллектива вагонного депо Иркутск-Пассажирский свидетельствует благодарственная запись командования и коллектива военно-санитарного поезда № 241 [6, с. 67].

Только за пять месяцев 1941 г. на Восточно-Сибирскую дорогу поступило 52 санитарных поезда. На обслуживание военно-санитарных поездов мобилизовались работники депо С. М. Сапьянов, Д. М. Егрищев, К. И. Бондарчук, А. Ф. Ломакин, А. И. Вишнякова и др.

По решению Государственного Комитета Обороны (ГКО), в Восточной Сибири было развёрнуто более 100 эвакуационных госпиталей [7, с. 184]. Два госпиталя разместились на станции Слюдянка: в клубе железнодорожников и в школе № 50. Первый санитарный поезд прибыл в Слюдянку 29 января 1942 г. Все медицинские работники, штат госпиталя во главе с начальником, представители советских, партийных, комсомольских, профсоюзных организаций встретили раненых в торжественной обстановке [8, с. 90]. В железнодорожном клубе станции Зима организовали курсы медицинских сестёр. Четыре раза в неделю по четыре часа женщины слушали лекции врача и отвечали на вопросы. После овладения специальностью медицинской сестры они были готовы отправиться на передовые позиции, чтобы оказывать первую медицинскую помощь раненым бойцам Красной армии [9].

На дороге остро стоял вопрос об обеспечении предприятий и рабочих запасными частями, материалами. Все подразделения ВСЖД включились в поиск внутренних резервов. Ощущая острую нехватку металла, во многих коллективах создавали собственные литейные цеха,

где переплавляли металлом, а путейцы и связисты восстанавливали старые детали. Борьба за использование внутренних резервов носила всеобщий характер. Своими силами на ВСЖД изготавливали бензин из сапропелитов, с помощью нескольких предприятий был наложен выпуск мыла, которым дорога обеспечивала себя полностью.

Во втором полугодии 1941 г. в связи с постоянным прибытием грузов резко выросли темпы работы. Под грузовыми операциями в сутки было занято до десяти вагонов.

Для подвозки балласта, шпал, рельсов нужны были платформы, которые приказом Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) были отданы под погрузку воинских эшелонов. Пришлось перейти на постройку платформ своими силами. Болты, гайки, угольники изготавливали из металлома дороги. С Петровского металлургического завода (Забайкалье) своими силами организовывали поставку круглого, углового и листового железа. Деревянные изделия производили у себя на лесозаготовках. Таким образом, дорога построила 950 платформ.

В годы войны ещё более широкое распространение получил лунинский метод. Многие машинисты паровозного депо станции Слюдянка, «по-лунински ухаживая за паровозами», боролись с пережогом топлива и добивались большой экономии угля. Так, машинист Чуреев за декабрь сэкономил 4 212 кг, Кокора – 5 515 кг, Велеско – 4 000 кг, Лезин – 3 900 кг, Курамов – 3 889 кг, Садчиков – 4 055 кг. Они добивались этого путём изоляции котлов, цилиндров, рабочих труб, продували паровозные котлы, применяли сажесдуватель для передней части топки, оснащали паровозы водоподогревателями. Выезжая из депо, машинисты проверяли исправность патрубков, элементов коллектора, так как самое незначительное дутьё в передней топке вызывало перерасход топлива. Ставя паровоз на промывку, они следили за очисткой стенок топки, исправностью колосниковой решётки, плотностью закрывания дверки шуровки, фронтонного листа, а также проверяли установку конуса на оси трубы [10].

Поездные вагонные мастера Черемховского резерва П. Кудрин и Я. Попов, сопровождая товарные поезда, применяли лунинский метод: готовясь в поездку, они вместе с осмотрщиками вагонов пункта технического осмотра принимали поезда, узнавали, какие случались неполадки в пути следования, помогали слесарям менять подшипники. В пути следования, кроме служебного ремонта, производили замену неисправных рессор и крепление буферных стаканов, меняли негодные болты и контролльные валики [1].

В слюдянском вагоноремонтном пункте увеличивались ряды двухсотников и трёхсотников. Бригадиры Комин и Коноплев, инициа-

торы высокой производительности труда, увлекали остальных личным примером. По 2,5–3,0 нормы за смену выполнял слесарь сборочного цеха Коновалов и ученик железнодорожного училища № 3 Голованов. Плотники ремонтировали по три вагона (вместо одного по плану). Маяры Супруненко и Тарелова выполняли нормы на 850 % каждая» [10].

В июле 1941 г. на ВСЖД организовали 320 лунинских бригад, а к 1943 г. их стало более 400 [11, с. 231]. С началом войны на лунинский метод перешли и работники других железнодорожных профессий: стрелочники, токари, слесари, машинисты водокачек. В каждой службе имелись «свои» лунинцы. Стали широко известны имена машинистов В. Шишкина (Нижнеудинск), И. Василенко (Зима), А. Шибунина (Слюдянка).

Много внимания на ВСЖД уделялось стахановской работе. «Стахановские методы труда – боевое оружие железнодорожников», – гласила передовая статья в газете «Восточно-Сибирский путь» [3]. В публикации отмечалось, что распространение опыта передовых рабочих должно было быть одной из главных задач руководителей служб и предприятий. Газета призывала каждого железнодорожника манжить ряды стахановцев, чувствовать себя так, как будто находишься на фронте.

В августе 1942 г. в политотделе дороги состоялось совещание стахановцев, участники которого поделились опытом работы, рассказали о социалистическом соревновании. Начальник станции Черемхово А. И. Дмитриев поделился опытом, как работникам станции удалось завоевать переходящее Красное Знамя НКПС. Сплочённый коллектив обеспечивал быструю погрузку угля и отправлял поезда по «наркомовскому» графику. Коллектив станции совершенно отказался от услуг путейских рабочих. Ремонт стрелок движенцы делали сами. Они также меняли рельсы, усовики, накладки и крестовины. В свободное от работы время коллектив станции заготовил дрова и обеспечил себя топливом на зиму. На совещании выступили передовые машинисты Василенко (депо Зима) и Асеев (депо Улан-Удэ). Первый рассказал, как он добился большой экономии топлива, а второй – как увеличил пробег паровоза до миллиона километров между «подъёмочными» ремонтами [3]. Стахановцы делились своим опытом в газете «Восточно-Сибирский путь».

18 мая 1944 г. в Иркутске состоялось дорожное совещание начальников дистанций пути, начальников балластных карьеров, секретарей узловых парткомов и председателей райпрофсоюза. Заместитель начальника дороги, начальник службы пути Андрей Афанасьевич Шумаков выступил с докладом о задачах путейцев в предстоявший весенне-летний период. Объём работ по оздоровлению пути на дороге был в

два раза выше, чем в 1943 г., но, не смотря на трудности, дорога имела все возможности не только выполнить, но и перевыполнить план. А. А. Шумаков рассказал о планах набора кадров для ремонта пути. Руководство дороги разрешило отправить большое количество людей из других подразделений. Помимо того, проводился набор рабочей силы в колхозах и посёлках. На работы направлялись учащиеся старших классов. А. А. Шумаков предлагал часть рабочей силы привлечь из путевых обходчиков, домохозяек, за счёт массовых выходов на воскресники [3].

Наряду с основной работой в паровозных и вагонных депо выпускали военную продукцию – гранаты, снаряды, ящики для них. В Иркутском и Улан-Удэнском паровозных депо приступили к изготовлению мин.

По приказу наркомата путей сообщения на восточной части сети дорог формировалась паровозоремонтные поезда. Такой поезд № 28 был создан в паровозном депо Слюдянка. Депо на колесах имело все присущие ему цеха и коллектив в составе 40 чел. (из них 15 было из депо Слюдянка), руководимый инженером депо Улан-Удэ Е.С. Моисеенко. В марте 1943 г. поезд был направлен в распоряжение НКПС (расформирован в декабре 1945 г.) [8, с. 244].

В помощь фронту восточносибирцы изготовили поезд-баню. Возглавлял строительство в вагонном депо Иркутск-1 молодой инженер В. И. Уваров. Инициативу, производственную смекалку при изготовлении поезда проявили бригада столяров Чевякова, плотники Потехин, Белобатько, Сулиманов, Денисов, Ледниченко, Поггузов, Шустов и др. Состав поезда-бани включал восемь вагонов: два вагона-бани, клуб, котельная, прачечная, кладовая, вагон для ручной стирки, служебный вагон. Пропускная способность вагона-бани была очень большая. За время помывки бельё проходило через дезинфекционную камеру, прачечную, сушильную, гладильную. Боец, выйдя из бани, получал чистое и выглаженное бельё [10].

Железнодорожники ВСЖД в феврале 1943 г. подготовили для освобожденной Южно-Донецкой железной дороги оборудование, инструменты, инвентарь. Общая сумма переданных основных средств составила 23,5 млн руб.

Для организации работ по устройству временных обходов на случай разрушения в период военных действий приказом начальника дороги М.П. Сычёва проводились изыскательские работы для устройства временных мостовых переходов на реках Уда, Ия, Ока, Белая, Китой, Иркут, Селенга, Уда-2, Джиды.

Следует отметить и заботу о пассажирах дальнего следования. Станция – единственный источник получения информации о военных

действиях. В связи с этим на станциях были организованы «окна ТАСС» и стенды с картами военных действий. Именно такой хорошо оборудованный стенд с картой имелся, например, на станции Нижнеудинск [10].

На ВСЖД особое внимание также уделяли заготовке продуктов своими силами. Во время прополочной и уборочной компаний все подразделения дороги оставляли на службе только дежурный персонал, а остальных отправляли в совхозы. Все крупные предприятия дороги имели свои подсобные хозяйства, на Байкале был организован лов рыбы. Ход полевых работ отражался в газете «Восточно-Сибирский путь», где наряду с передовыми предприятиями назывались и отстающие коллективы [3].

Заудинский мясокомбинат обеспечивал мясным бульоном, который перевозили в цистернах. Из овощей и бульона готовили первое блюдо. Второе блюдо готовили из конины. Особая контора советско-монгольской торговли, закупая лошадей для военных организаций, отбракованных передавала на ВСЖД. Мобилизация внутренних резервов была отмечена вниманием НКПС. На ВСЖД с других дорог приезжали ознакомиться с опытом работы.

В связи с уходом на фронт на дороге встала остро кадровая проблема. На фронт ушло 9 тыс. железнодорожников, а на укрепление железных дорог на Западе – 4 130 чел.

В 1941 г. четырнадцать женщин, готовившихся получить железнодорожные профессии, обратились ко всем женщинам ВСЖД с призывом поддержать их инициативу: «создать из женщин неиссякаемые резервы квалифицированных железнодорожников всех профессий [3].

Роль советских женщин в работе железнодорожного транспорта в дни войны резко возросла. Заменяя мужчин, уходивших на фронт, женщины в тылу помогали громить врага. Сотни женщин-работниц ВСЖД в суровые дни войны показывали образцы самоотверженного труда. Всей дороге были известны имена диспетчеров Галины Ботвенко, Нины Сазыкиной, сверловщиц Ионовой, Денисовой, инженера-паровозника Александровой, помощника машиниста (затем машиниста) Е. Сурминой, во много раз перевыполнявших производственные показатели [3].

Жена зиминского диспетчера Сутурина вместе с женой секретаря парторганизации отделения движения Надеждой Ланько изучали профессию дежурного по станции. Домохозяйки станции Бараты Гусиногорского отделения овладели профессиями от стрелочника до дежурного по станции. Домохозяйки Исаикова, Ручина, Кручинина, Тарасова, Лоскутова, Корытова пришли в депо Слюдянка и заявили о желании приобрести специальность токаря и слесаря [3]. Женщины, никогда не

работавшие на железной дороге, осваивали профессии стрелочников, как это сделала К. Г. Семенова на станции Бараты или юная 16-летняя стрелочница З. И. Степанова (Шабанова) на станции Будагово.

Л. А. Василина, проводив мужа на фронт и оставшись с 5-ю детьми, решила помогать фронту в тылу, освоив профессию мужа – путевого обходчика. Она вспоминала: «Одежда у путевого обходчика была такова: телогрейка, платок, посконная юбка, штаны из грубого сукна, кирзовые сапоги; через плечо – большой гаечный ключ на ремне, на пояс – петарды, сигнальные флаги, молоток для простукивания рельсов, рожок для дачи сигналов и фонарь, который заправлялся керосином. Два обхода в день – каждый по 6 км, итого – 12. Идти нужно было навстречу поезду, а иногда бывало и волки выходили на пути. Мужчины боялись, а я одна ходила. Свой отрезок пути содержала в чистоте, вручную по травинке всё выпалывала. Только трудом, неустанным, тяжёлым, изматывающим последние силы, можно было поддержать бойцов, не на жизнь, а на смерть сражавшихся с ненавистным врагом. Работа путевого обходчика была не только тяжёлой, но и очень ответственной. Страна жила по законам военного времени – малейшая ошибка в работе могла обернуться бедой для семьи» [12, с. 4].

На женские плечи легло много работы. Они обеспечивали надлежащее санитарное состояние помещений, ремонтировали одежду, обеспечивали бригады горячим питанием, овладевали профессией машиниста паровоза, а также помощника и кочегара. Например, машинистом паровоза были М. Лапшина (станция Зима), Е. Сурмина (станция Иркутск-Сортировочный) [13, с. 44].

На ВСЖД за период войны было обучено железнодорожным профессиям 15 414 женщин, в том числе 58 паровозных машинистов, 431 помощника машиниста, 637 кочегаров, 282 слесаря, 562 дежурных по станции, 1 616 стрелочников, 387 вагонных слесарей, 1 118 проводников, 171 электрика [3]. Однако, как отмечал заместитель начальника дороги Д. Прихожий нельзя сказать, что на дороге подготовили кадры по всем видам профессий. Не хватало проводников, помощников паровозов, шоферов. Не смотря на недоставки в подготовке кадров, проведённая Управлением ВСЖД большая организаторская работа позволила устраниТЬ нехватку рабочих основных железнодорожных профессий [3].

Самоотверженный труд советских женщин на железнодорожном транспорте в дни войны не оставался без внимания. На ВСЖД 7 женщин награждены правительственными наградами, 437 – нагрудными знаками, в том числе «Почётному железнодорожнику» – 30 чел. и значком «Ударнику Сталинского призыва» – 256 женщин [3].

В дни войны 76 женщин были выдвинуты на руководящие посты. Так, бывший начальник больницы Никонова стала начальником врачебно-санитарного отдела; бывший инспектор Врачебно-санитарной службы Головенко – помощником начальника службы по кадрам; маневровый диспетчер Слуховая – инженером движения и помощником дорожного ревизора по безопасности движения; от директора школы до начальника дорожного отдела школы выросла Требуховская [3].

Наряду с женщинами на рабочих местах трудились подростки. Для обучения подростков приглашались самые опытные мастера, которые не только обучали, но и передавали трудовые и боевые традиции железнодорожников. Для обучения железнодорожным профессиям приказом начальника ВСЖД от 27 марта 1942 г. были открыты филиалы школ Фабрично-заводского обучения (ФЗО) на станциях Нижнеудинск, Зима, Улан-Удэ. Количество училищ и школ ФЗО на дороге в 1944 г. увеличилось вдвое по сравнению с 1940 г.

На ВСЖД уделялось внимание подготовке лыжников-бойцов. 18 марта 1943 г. политотделом ВСЖД принято постановление «О подготовке лыжников-бойцов и профсоюзно-комсомольском лыжном кроссе». Ставилась задача подготовить десятки тысяч выносливых, готовых к бою лыжников-бойцов. Комсомольские, физкультурные и общественные организации дороги со всей ответственностью отнеслись к решению этой важнейшей задачи. Развернув широко массово-политическую работу вокруг вопросов подготовки лыжников-бойцов и массового овладения лыжным спортом, добились значительных успехов в этой области. В зимний период 1942–1943 гг. на дороге было подготовлено 17 736 лыжников-бойцов, 320 инструкторов военно-лыжного спорта. В профсоюзно-комсомольском лыжном кроссе 1943 г. первые места по дорогам Сибири и Дальнего Востока заняли Иркутское и Улан-Удэнское отделения дороги. По этим двум отделениям в лыжном кроссе приняло участие около 20 тыс. чел. [8, с. 245].

В конце июня 1941 г. с ВСЖД на Московскую железную дорогу была отправлена первая сплотка паровозов серии ФД и ИС (с вагонами «теплушками») во главе с машинистами С. В. Никоновым, А. Я. Пашновым и помощниками П. И. Литвином, В. К. Черновым, И. Н. Затылкиным [13, с. 35]. Паровозники направлялись и на другие дороги.

В декабре 1941 г. восточносибирские железнодорожники получили задание Государственного Комитета Обороны скрытно и как можно быстрее перебросить под Москву подразделения Забайкальского и Дальневосточного военных округов. Вот как об этом вспоминал начальник Восточно-Сибирской железной дороги М. П. Сычёв: «Руководство дороги, для выполнения задания ГКО, решило добиться макси-

мальной скорости для воинских эшелонов, организовав перевозки по принципу движения скорых пассажирских поездов. К приходу воинского эшелона на входную станцию вместо одного грузового паровоза подавались два пассажирских. Смена паровоза, осмотр и необходимый ремонт вагонов проводился за 10–15 мин. Затем эшелон шёл без остановок до следующего основного и обратного депо. За сутки военные поезда проходили 1 200–1 300 км. Причём все они были пропущены по дороге без аварий и крушений» [14, с. 8].

Машисты увеличивали скорость, не останавливаясь для дополнительного набора воды, диспетчеры обеспечивали «зелёную улицу» на всём главном ходу. Наибольшей скорости движения поездов (1 300–1 400 км в сутки) в эти дни добились зиминские машинисты Моцкевич и Буянов. Военные подтверждали, что железнодорожники успешно справились с поставленными задачами. Дважды Герой Советского Союза генерал армии А.П. Белобородов вспоминал, что «последний эшелон дивизии вышел из Владивостока 17 октября, а 28 октября наши части уже выгружались в Подмосковье» [15, с. 4]. На станциях поезда обрабатывались без задержек. Например, женщины, заменившие мужчин, на станции Тайшет с минимальным количеством времени обеспечивали обработку поездов [16, с. 5].

При доставке грузов на запад железнодорожники проявляли огромное чувство ответственности и мужество. Так, во время движения тяжёлого поезда в паровозную топку вместе с углем попала порода, что грозило не только снижением скорости, но и поломкой паровоза. Не останавливая поезда, машинист В. Ильин и помощник В. Отеев разгребли огонь и, по очереди влезая в раскалённую топку, очистили колосники, за что получили благодарность в приказе начальника дороги [17].

Паровозные бригады применяли ранее не использовавшиеся методы вождения поездов, например удлинённые тяговые плечи (Тайшет – Тулун, Тайшет – Клюквенная). Шла ускоренная подготовка новых паровозных бригад. Выдающиеся рейсы совершили паровозные бригады, возглавляемые Власовым и Кудрявцевым: поезд на Зиминском отделении находился на 3 ч 10 мин меньше, чем было предусмотрено расписанием [9].

Наряду с воинскими перевозками железнодорожники выполняли огромный объём работ по эвакуации в Восточную Сибирь оборудования, материальных ценностей и людей из прифронтовых районов.

К концу 1941 г. в Иркутскую область и Бурятию было эвакуировано оборудование 36 промышленных предприятий, в том числе в Иркутскую область – 15. Вместе с ними прибыло 10 тыс. рабочих и членов их семей [5, с. 343]. Основными узлами погрузочно-разгрузочных работ на

дороге были станции Иркутск-Сортировочный, Улан-Удэ, Тайшет, Усолье-Сибирское и Черемхово. Так, на станции Алзамай и на Усольском заводе горного оборудования разместили техническое оснащение ремонтно-механического завода из Днепропетровска; на станции Тулун – Гомельского паровозного депо; на Улан-Удэнском паровозоремонтном заводе – оборудование Острогожского вагоноремонтного завода и литьево-механического завода г. Люблин [11, с. 228]; в Азамай – Грязе-Орловский и Днепропетровский заводы [18, с. 116].

Не смотря на «авральность» эвакуационных перевозок, дорога справилась с выполнением задания. Все коллективы добились уменьшения простоя вагонов при выгрузке вагонов. За 1941 г. железнодорожники сэкономили почти 270 тыс. вагоно-часов, что позволило перевезти дополнительно до 3,5 млн т грузов.

За успешное выполнение заданий правительства по перевозке оборонных и народнохозяйственных грузов орденами и медалями награждены 76 работников ВСЖД: в их числе орденом Ленина – Н. П. Соседенко (машинист депо Улан-Удэ) и Ф. Т. Щетинин (машинист депо Нижнеудинск); орденом Трудового Красного Знамени – М. П. Сычёв (начальник дороги) [3]. К маю 1944 г. значком «Почётному железнодорожнику» наградили 41 чел.; значком «Ударнику Сталинского призыва» – 289 чел. [3].

Огромная заслуга в организации работы дороги в военное время принадлежала начальнику дороги Михаилу Петровичу Сычёву. Он руководил ВСЖД с 23 сентября 1937 г. по 24 апреля 1945 г. Практически все дни войны Михаил Петрович возглавлял дорогу. В суровые военные годы было немало проблем, по многим вопросам ему приходилось держать ответ перед НКПС. Однако помимо указанной награды, его в 1944 г. наградили орденом Знак Почёта, в 1945 г. – орденом Отечественной войны и медалью «За трудовую доблесть». В том же году он получил знак «Почётный железнодорожник». Постановлением Совета народных комиссаров СССР от 6 декабря 1943 г. ему присвоено звание генерал-директора тяги III ранга [19, с. 175].

Следует отметить, что за годы Великой Отечественной войны на ВСЖД структура потока по родам грузов принципиально не изменилась, за исключением некоторых грузов, удельный вес которых несколько повысился. Так, удельный вес перевозок каменного угля, металла и некоторых других грузов увеличился на 2–10 %. Перевозка нефти, руды, дров по своему удельному весу оставалась на довоенном уровне. В то же время перевозка леса, строительных материалов и хлебных грузов абсолютно и относительно каждый военный год снижалась примерно в 2 раза [20, с. 16].

Рассказывая о напряженном труде железнодорожников невозмож-но не упомянуть об идеологической работе, составлявшей основу жизни государства в то время. На железной дороге велась огромная партийно-политическая работа. В августе 1941 г. политотдел ВСЖД провёл 10-часовые семинары агитаторов в первичных партийных организациях. На них были рассмотрены вопросы о ведущей роли агитатора на производстве, его месте, об организации социалистического соревнования и лунинского движения на транспорте, об организации и проведении агитационно-массовой работы в цехах, сменах бригадах [21, с. 59].

Приведём несколько примеров проведения агитационно-пропагандистской работы на ВСЖД. Например, среди поездных вагонных мастеров Зиминского вагонного участка систематически проводились беседы [3]. На 5-й дистанции пути было 23 агитатора, за каждым была закреплена группа рабочих, с которыми повседневно проводили работу. На Нижнеудинском вагоноремонтном пункте в цехе среднего ремонта была вывешена специальная доска «Что ты сделал сегодня для фронта?». На доске ежедневно отражались дела передовиков производства. Так, плотник В. Яновский сменные задания выполнял на 500–850 %, а токарь Архиреев – на 450–550 % [21, с. 78].

В 1944 г. на дороге развернулось соревнование среди предприятий и инженерно-технических работников за право подписать первомайский рапорт товарищу Сталину [10]. На дороге велась книга «Трудовая слава», куда за успешное выполнение производственных заданий, за высокую производительность труда, проявленную инициативу в выполнении обязательств, данных товарищу Сталину, решением руководства дороги и Дорпрофсожа заносились фамилии лучших работников. И это тоже результаты агитационно-пропагандистской работы. Словом, последовательная целенаправленная разъяснительная работа давала свои результаты.

Мощным средством агитационно-пропагандистской работы являлась дорожная газета. С первых дней войны тема фронта вышла на первое место в газете «Восточно-Сибирский путь». Боевым действиям Советской армии против войск фашистской Германии посвящались различные информационные заметки, корреспонденции, статьи. Материалы газеты рассказывали об упорном сопротивлении, которое оказывала Советская армия вражеским войскам. Кроме публикаций, на самом видном месте ежедневных оперативных сводок Совинформбюро газета помещала исторические материалы о прошлом ратном подвиге русских воинов.

В газете «Восточно-Сибирский путь» приводилась масса примеров самоотверженного труда, самопожертвования людей, описывалось

использование простейших приспособлений, облегчающих труд людей. Среди многочисленных производственных тем особое внимание уделялось выполнению и перевыполнению плана. Газета рассказывала о борьбе за экономию металла, поддерживала творческую инициативу рабочих, передовые методы работы. Наравне с этим корреспонденты газеты призывали бороться с бракоделами, полностью использовать внутренние резервы, соблюдать железную дисциплину, ударными темпами продвигать поезда.

В 1943 г. вышел «Устав о дисциплине рабочих и служащих железнодорожного транспорта». Через год начальник дороги М. П. Сычёв в газете «Восточно-Сибирский путь» писал, что Устав явился мощным средством в укреплении дисциплины на Восточно-Сибирской железной дороге. На дороге значительно снизилось количество опозданий и прогулов, меньше стало случаев брака в работе, невыполнения приказов и распоряжений [3].

Для восстановления железных дорог по мере продвижения фронта на запад на ВСЖД были сформированы управления военно-восстановительных работ (УВВР-8, УВВР-10), военно-эксплуатационные отделения (ВЭО-5, ВЭО-10, ВЭО-32), 6 поездов по ремонту подвижного состава (ПОДРЕМы), 5 паровозных колонн особого резерва НКПС [11, с. 243].

ВЭО-10 организовали на Восточно-Сибирской железной дороге в 1942 г. (на станции Иркутск-Сортировочный). Оно имело полный штат для обеспечения работы одного паровозного депо, двух дистанций пути, двух дистанций связи, одного вагонного участка и одного отделения движения. Работники ВЭО-10 летом 1944 г. налаживали работу станции Новосокольники (Псковская область) по четырём направлениям. Ночью 20 июля 1944 г. станция подверглась массированной бомбардировке немецкой авиации, и под бомбами формировали эшелоны. В эту ночь погибло 37 человек, остальные получили ранения [22, с. 182–183]. После войны на братской могиле на станции Новосокольники иркутянам поставили памятник, на котором перечислены имена погибших.

ВЭО-32 сформировано в марте – апреле 1944 г. из работников Амурской и Восточно-Сибирской железных дорог. На 1 мая 1944 г. личный состав ВЭО-32 состоял из 1695 чел., из них работников ВСЖД было 945 чел. В составе ВЭО-32 были 2 распределительные станции, 4 станции снабжения и 14 станций. Перед ВЭО-32 была поставлена задача обеспечения перевозок Калининского, затем Прибалтийского фронтов. Первым пунктом назначения была станция Ржев. В дальнейшем подразделения ВЭО-32 базировались на участке протяжением 642 км, включая станции Великие Луки, Новосокольники, Зилупе, Резекне, Крустпилс,

Плявинис, где производились восстановительные и эксплуатационные работы [23, с. 149].

УВВР-8 было сформировано на ВСЖД в 1942 г. В его состав входили 3 железнодорожные восстановительные бригады, 3 головных ремонтных поезда, 2 поезда по ремонту связи, 3 мостовосстановительных поезда и другие специальные формирования. УВВР-8 обеспечивало железнодорожными коммуникациями Сталинградский, Донской, Южный, 3-й Украинский, 4-й Украинский фронта. Например, с окончанием работ по восстановлению магистрали через Карпаты, в связи с изменением границ 4-го Украинского фронта, УВВР-8 по приказу НКПС был переброшен в Польшу. Весь 1945 г. УВВР-8 входил в состав 4-го Украинского, а затем 1-го Дальневосточного фронтов. Был занят восстановлением железных дорог вслед за наступающими частями фронтов в Польше. Чехословакии, Германии и, наконец, Манчжурии. В начале августа 1945 г. УВВР-8 прибыл на станцию Ворошилов-Уссурийский (Уссурийск). Здесь был усилен 3-й железнодорожной бригадой и с начала военных действий с Японией вошёл в состав 1-го Дальневосточного фронта. Восстанавливал линии на участке Рассыпная – Харбин [17].

Возвращаясь на ВСЖД, отметим, что Кругобайкальский участок (станция Байкал – Станция Култук) был важнейшим железнодорожным участком страны. Он связывал восточные районы с центром. Это была, по сути, единственная артерия, соединявшая Дальний Восток с остальной частью страны. Поэтому обороноспособности Кругобайкальской железной дороги придавалось такое же значение, как и укреплению ответственного пограничного района. В состав этой обороноспособности входила и подготовка к быстрейшему восстановлению железнодорожной линии в случае её разрушения, проектирование тоннельных обходов в пределах Кругобайкальского участка.

Советское правительство, выполняя союзнические обязательства, в 1945 г. начало подготовку к военным действиям против империалистической Японии. Для оперативного руководства железными дорогами на востоке страны 13 апреля 1945 г. ГКО принял решение о создании Дальневосточного округа путей сообщений во главе с заместителем наркома В. А. Гарныком [24, с. 161]. В него вошли: Восточно-Сибирская (начальник М.А. Нестеренко), Забайкальская, (начальник И. А. Корчаненко), Амурская (начальник Е. И. Мальгинов), Дальневосточная (начальник А. Д. Беспятый), Приморская (начальник А. Ф. Журавлев) железные дороги.

НКПС обязан был обеспечить на направлении Новосибирск – Владивосток к 1 августа 1945 г. пропуск 24 пар поездов, к 1 августа – 30 пар поездов в сутки [25, с. 112]. За счёт перегона 800 паровозов с за-

падных магистралей, командирований 5 300 машинистов и их помощников, более 3 100 слесарей, трёх эксплуатационных полков, трёх эксплуатационных отделений были усилены железные дороги Восточной Сибири и Дальнего Востока.

С апреля 1945 г. грузопоток на дороге увеличился в 3 раза. Все внимание железнодорожников и руководства Иркутской области было сосредоточено на воинских перевозках. Поезда обслуживались в максимально короткий срок, на Кругобайкальском участке дежурили партийные и хозяйствственные руководители. Составы шли друг за другом. В нарушение железнодорожных правил его регулировали стоявшие вдоль железнодорожного полотна солдаты с флагштоками. Ещё не успел скрыться хвост одного состава, как виднелся дым другого паровоза и это на дороге, сплошь состоящей из кривых малого радиуса [26, с. 220].

На дороге был увеличен штат движенцев и путейцев. Для подготовки дороги к весенне-летним перевозкам 1945 г. было мобилизовано свыше 3 600 чел. Они очищали дорогу от снега, заменяли шпалы, балласт, рельсы. Одновременно шла модернизация станции и порта Байкал.

Цифры выполненных перевозок свидетельствуют о высочайшем напряжении работы железнодорожников. Всего на восток с апреля по сентябрь 1945 г. было перевезено 1,5 млн военнослужащих, 26 137 тыс. орудий и миномётов, 5 556 танков, более 3 446 самолётов [27, с. 44]. Кроме воинских перевозок осуществлялись и плановые перевозки народнохозяйственных грузов.

Ещё одним важным объектом для обороноспособности страны в пределах ВСЖД был запроектированный накануне Великой Отечественной войны железнодорожный участок Иркутск – Слюдянка (взамен обвалоопасного Кругобайкальского).

Строительство двухпутной железной дороги Иркутск – Слюдянка, которая в документах шла под титулом «12», началось во 2-м кв. 1941 г., а строительство новых тоннелей – в августе 1941 г., когда из столицы прибыли тоннельщики. Политотдел ВСЖД занимался подбором кадров. На дороге лежала ответственная обязанность не только выдавать техническое задание на строительные работы, но и обеспечивать своевременные поставки леса и других материалов. Постановление ГКО № 1746/с от 13 мая 1942 г. «О форсировании строительства новой железнодорожной линии Иркутск – Слюдянка» предписывало строить линию однопутной по облегчённым техническим условиям и обязывало НКПС открыть сквозное рабочее однопутное движение по железнодорожной линии Иркутск – Слюдянка в 1-м кв. 1943 г. Это повлекло перепроектировку линии, которую выполнила экспедицией № 12 Мостранспроекта. НКПС разрешалось перебросить на строительство железнодорожной

линии 5 железнодорожных батальонов с управлением 7-й железнодорожной бригады с Дальневосточного фронта и 3 железнодорожных батальона с Забайкальского фронта, как ранее строивших железнодорожные тоннели. Кроме того, на строительство разрешалось перебросить вагоны, платформы, рельсы, выделялась аппаратура связи и СЦБ [28].

В мае 1943 г. Военный отдел ВСЖД предложил Иркутской экспедиции Мостранспроекта выполнить проекты на устройство краткосрочных обходов в границах наиболее опасных участков на линии Байкал – Култук. В октябре 1943 г. проектирование передано инженерно-геологической проектной конторе службы пути ВСЖД. Начальником конторы был назначен Г. П. Хлопунов, главным инженером Е. К. Гречищев, главным геологом В. Д. Пальшин.

О том, в каких условиях приходилось работать, вспоминал инженер путей сообщения, кандидат технических наук Е. К. Гречищев: «Изыскательские работы при составлении этого проектного задания являлись сложными и даже опасными. Всему составу экспедиции пришлось выполнять работы, каждому по своей специальности, в условиях скально-обвальных склонов, возвышающихся над Байкалом на 100–300 м. Появились свои альпинисты-геологи, альпинисты-топографы и рабочие, так как опасные работы на утёсах, под карнизами нависших скал и крутых склонах требовали большой осторожности. Камни, отсеченные от коренного массива трещинами, могли прийти в движение и вызвать обвал. Внизу двигались поезда. Часто для сохранения рельсов приходилось закрывать их накатами из бревен» [29, с. 66–67].

В 1941–1944 гг. проводились большие по объёму исследования ледового режима Байкала. Работы вели Байкальская лимнологическая станция (сейчас Лимнологический институт СО РАН), Иркутская экспедиция Мостранспроекта и Дорпроект ВСЖД. Общее научное руководство осуществлял профессор Г. Ю. Верещагин. Выполненные в зиму 1942–1943 гг. работы не дали обнадеживающих результатов. Между тем, работы по исследованию льда, согласно приказу начальника ВСЖД М. П. Сычёва, были продолжены и в следующую зиму. В итоге были составлены рекомендации для укладки пути от станции Байкал до станции Танхой по льду озера.

После консервации многих видов работ в конце 1944 г. на строительстве № 12 началась подготовка к возобновлению работ.

Победный 1945 г. для восточносибирских железнодорожников был не менее напряжённым, чем предыдущие годы. Оставалась военная угроза со стороны японских милитаристов. Государственный Комитет Обороны в январе 1945 г. поручил НКПС подготовить железные дороги к сосредоточению войск на Дальнем Востоке. В 1945 г. ГКО выпустил

несколько постановлений, касающихся непосредственно Управления ВСЖД.

13 марта 1945 г. И. В. Сталин подписал постановление ГКО № 7803сс. В нём отмечалось, что по вине НКПС пуск в эксплуатацию дублирующей ветви в 1943 г. был сорван. ГКО отметил, что НКПС сделал большую ошибку, сняв с обслуживания действовавшего Кругобайкальского участка ВСЖД все железнодорожные батальоны, строительно-монтажные и мостовые поезда, в результате чего Кругобайкальский участок оказался в «запущенном состоянии» [28, д. 380, л. 35].

За несколько недель на маленьком клочке земли, у станции Байкал, было создано новое транспортное хозяйство – лихтёры, причалы, краны, дополнительные железнодорожные пути. Предстояло обеспечивать небывалую пропускную способность водной линии.

Ещё одним постановлением ГКО № 8369с от 30 апреля 1945 г. «О строительстве железной дороги Иркутск – Слюдянка – Улан-Удэ» НКПС и ВСЖД обязывались обеспечить по заявкам Главного автодорожного управления Красной армии перевозку строительных материалов и оборудования и организовать три вертушки для перевозки каменных и строительных материалов [28, оп. 2, д. 488, л. 125].

Постановление ГКО № 9170сс от 21 июня 1945 г. «О мероприятиях по обеспечению сборки судов на озере Байкал и о материально-техническом обеспечении строительства Байкальской переправы» обязывало НКПС предоставить подвижной состав и обеспечить беспрепятственную доставку грузов для Байкальской сборочной верфи и Байкальской переправы [28, оп. 2, д. 429, л. 147].

Железнодорожники не только жили и трудились по военному времени. Многие ушли на фронт и проявили там мужество и героизм. Имена Героев Советского Союза П. Ф. Тюрнева, Н. Я. Клыпина, Б. С. Быстрых, Д. В. Жилкина, В. Г. Кочнева, А. Н. Миронова, Н. Д. Пахотищева, Е. Г. Пепеляева, М. Ф. Петина, В. А. Попова, В. В. Протасюк, А. А. Сбитнева, И. В. Тонконога, Н. В. Челнокова, И. М. Чертенков, А. А. Шалимова, И. Е. Шаповалова навсегда войдут в историю Восточно-Сибирской железной дороги.

Памятники-обелиски на станциях Слюдянка, Нижнеудинск, Иркутск, Улан-Удэ напоминают о вкладе железнодорожников в победу над фашистской Германией и милитаристской Японией. Железнодорожники Восточно-Сибирской магистрали сделали все необходимое для Победы.

Неутомимой многогранной была деятельность инженерно-технических работников, рабочих, служащих ВСЖД. Руководствуясь решениями правительства и НКПС, опираясь на трудовой коллектив, на

ВСЖД были приняты все меры по перестройке работы дороги в соответствии с изменившейся обстановкой, по подчинению работы задачам обороны страны.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Авангард (Орган партийного комитета узла станции Черемхово). – 1941. – 23 июня. – № 20 (239).
2. Локомотивное депо Улан-Удэ им М. И. Калинина / сост. Н. И. Сербин. – Улан-Удэ : Республикаанская типография, 2000. – 87 с.
3. Восточно-Сибирский путь : газета. – 1941–1946 гг.
4. *Лаптев Н. М.* Магистрали победы: Железнодорожный транспорт Сибири в годы Великой отечественной войны (1941–1945 гг.) / Н. М. Лаптев. – Иркутск : Изд-во Иркут. ун-та, 1992. – 224 с.
5. Очерки истории Иркутской партийной организации КПСС : в 2 ч., в 2-х кн. – Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд., 1976 – Ч. 2. – Кн. 1.
6. Иркутское пассажирское вагонное депо. 100 лет / авт.-сост. В. Л. Курочкин, М. Г. Баграев. – Иркутск : ИрГУПС, 1997. – 166 с.
7. *Исаев Ю. К.* Идейно-политическая работа в партийных организациях Восточной Сибири в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) / Ю. К. Исаев. – Иркутск : Изд-во Иркут. ун-та, 1983. – 214 с.
8. *Махно В. В.* Хроника трех столетий. Южный Байкал 1646–1986: в 3-х кн. / В. В. Махно. – Иркутск : Мегапринт, 2011. – Кн. 2. – 569 с.
9. Сталинский путь (Орган политотдела Зиминского отделения Восточно-Сибирской железной дороги). – 1941. – 3 авг.
10. Восточно-Сибирская правда: газета. – 1942–1944 гг.
11. Восточно-Сибирская железнодорожная магистраль: Путь в 100 лет. 1898–1998 / под ред. В. Г. Третьякова. – Иркутск : Изд-во Ирк. ун-та, 1998 – 552 с.
12. *Самонова Н.* Маленькие станции России на пути в большие города / Н. Самонова. Рукопись. – Будагово, 2006. – 119 с.
13. *Родионов А. М.* Рожденное Транссибом: Очерк истории локомотивного депо станции Тайшет / А. М. Родионов. – Иркутск : Издатель А. Н. Гаращенко, 2006. – 79 с.
14. *Сычёв М. П.* Работа Восточно-Сибирской железной дороги в период с 1937 по 1945 гг. – Музей истории ВСЖД. – № 11.
15. *Белобородов А. П.* Всегда в бою / А. П. Белобородов. – М. : Экономика, 1984. – 352 с.
16. *Черневский А.* Станция Тайшет – один из лучших коллективов дороги / А. Черневский, Л. Боровкин, Ф. Якущенко [и др.]. – Иркутск : ИрГУПС, 1968. – 85 с.
17. *Пономарёва Н. С.* Список памятников и памятных мест Иркутской области, посвящённых Великой Отечественной войне / Н. С. Пономарёва // Земля Иркутская. – 2005. – № 1 (27). – С. 14–25.
18. *Третьяков В. Г.* Рулевые ВСЖД / В. Г. Третьяков ; Документально-биографические очерки к 70-летию образования Управления Восточно-Сибирской железной дороги (1934–2004 гг.). – Иркутск : Облмашинформ, 2004. – 432 с.
19. Архив ВСЖД. Паспорт Восточно-Сибирской железной дороги. – [Иркутск, 1945].

20. *Исаев Ю. К.* Идейно-политическая работа в партийных организаций Восточной Сибири в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) / Ю. К. Исаев. – Иркутск : изд-во Иркут. ун-та, 1983. – 214 с.
21. Восточно-Сибирская электрическая: к 75-летию железной дороги. – Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1972. – 352 с.
22. Путь длиною в век: очерки / сост. Е. В. Деркач, Н. А. Дюкляев. – Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1998. – 374 с.
23. Залужная Д. В. Транссибирская магистраль. Её прошлое и настоящее: истор. очерк / Д. В. Залужная. – М. : Мысль, 1980. – 287 с.
24. История Сибири. В 5-ти т. Сибирь в период завершения строительства социализма и перехода к коммунизму. – Л. : Наука, 1969. – 452 с. – Т. 5.
25. Кублицкий Г. И. Вот она наша Сибирь! / Г. И. Кублицкий. – М : Дет. лит., 1985. – 285 с.
26. Гришин М. И. Военные сообщения в компании Советских Вооруженных сил на Дальнем Востоке / М. И. Гришин. – М. : Воениздат, 1960. – 104 с.
27. РГАСПИ. – Ф. 644. – Оп. 1. – Д. 34. – 220. – Л. 223.
28. Гречищев Е. К. Школа жизни / Е. К. Гречищев. – Новосибирск : Сиб. гос. ун-т путей сообщ., 2004. – 132 с.
29. Мартыненко И. В. Организация воинских перевозок на Дальний Восток в 1945 г. / И. В. Мартыненко // Железнодорожный транспорт. – 2005. – № 8. – С. 8–14.

УДК 629.7(09)

В. Н. Воронцов, Д. В. Воронцов*

РАЗВИТИЕ ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ В ДОРЕВОЛЮЦИОННОЙ РОССИИ

В статье рассматривается история воздухоплавания в России. Основное внимание уделяется вопросам истории русской авиации. Затрагиваются вопросы подготовки русских военных летчиков и формирования военных летных частей.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: история России, воздухоплавание, военная авиация, воздушный таран.

V. N. Vorontsov, D. V. Vorontsov

DEVELOPMENT OF AERONAUTICS IN PRE-REVOLUTIONARY RUSSIA

The history of aeronautics in Russia is considered. The main attention is paid to the history of Russian aviation. The issues of the training of Russian military pilots and the formation of military air units are touched upon.

KEYWORDS: history of Russia, aeronautics, military aviation, air ram.

На современном этапе развития российской государственности как никогда важным становится вопрос обороноспособности государства. Последнее строительство эйфория мнимой дружественности большинства государств по отношению к России прошла, и мы снова увидели, что антипатия как была, так и осталась, только методы борьбы стали еще более изощренными – это и терроризм, и экономическое давление, и прямые угрозы военного столкновения.

В свете данных событий хотелось бы отметить возрастающую роль авиации при решении как локальных конфликтов, так и в борьбе с международным терроризмом. Следовательно, изучение истории разви-

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

Воронцов Денис Владиславович, курсант Михайловской военной артиллерийской академии.

тия и применения авиации становится одним из актуальных вопросов современной исторической науки.

Россия по праву может гордиться тем, что является родиной авиации и космонавтики. У истоков рождения авиации стояли известные всему миру конструкторы (А. Ф. Можайский, И. И. Сикорский, П. В. Евсюков) и летчики (М. Н. Ефимов, С. И. Уточкин, П. Н. Нестеров) России.

Становление российской авиации является наглядным уроком того, как в разные исторические эпохи государство, не взирая на трудности, формы социального строя и экономические невзгоды, в первую очередь, заботилось о безопасности страны и её граждан. Подобные знания сегодня, в период непрекращающегося реформирования армии и флота, обусловленного вызовом времени, являются востребованными и необходимыми не только в деле развития армии, авиации и флота, но и в деле воспитания настоящих патриотов своей Родины.

Развитие авиации в России началось в начале XX в. В связи с надвигавшимися войнами основной упор был направлен на создание воздухоплавательного флота – предшественника авиации. Из офицеров Генерального штаба, артиллеристов и представителей инженерного ведомства была организована комиссия для практической разработки вопроса о воздухоплавании. Одновременно был создан первый русский привязной аэростат. В 1870 г. с 28 июля по 1 августа (по старому стилю) в Усть-Ижорском саперном лагере проводились его первые испытания [1, с. 14]. В 1880 г. был основан воздухоплавательный отдел Русского технического общества, в 1885 г. в Петербурге учреждена кадровая команда военных воздухоплавателей, реорганизованная в 1890 г. в Воздухоплавательный парк, размещавшийся на Волковом поле. Эти события способствовали созданию в 1882 г. А. Ф. Можайским летательного аппарата тяжелее воздуха. Из числа воздухоплавателей вышли первые русские летчики Н. Е. Попов, М. Н. Ефимов, П. Н. Нестеров, И. Н. Виноградов.

Царское правительство рассматривало воздухоплавание как вспомогательную силу для армии и флота.

Однако уже первые успехи дали толчок к созданию воинских частей для наблюдения за противником, фотографирования и корректировки огня артиллерии. В 1900 г. началось формирование первых так называемых крепостных воздухоплавательных отделений. В феврале 1904 г. в г. Чите была сформирована 4-я Сибирская воздухоплавательная рота под командованием капитана Борескова.

27 января 1904 г. началась русско-японская война, а свой первый боевой опыт русские военные воздухоплаватели получили 12 июня 1904 г. в районе деревни Гудзяцы [Там же]. Не на шутку встревоженный подоб-

ным поворотом событий император Николай II лично распорядился о формировании трёх воздухоплавательных подразделений в восточной части страны. С февраля по апрель сие величайшее повеление было выполнено. Причём одно из подразделений под названием «4-я Сибирская воздухоплавательная рота» было размещено в г. Чите (сейчас там находится военный аэродром Черёмушки), которое затем направили в Манчжурию.

Опыт оказался настолько успешным, что командующие армиями затребовали срочного укомплектования их частей воздухоплавательными подразделениями.

В короткое время читинские воздухоплаватели доказали, что воздушные средства ведения войны приносят неоценимую пользу и имеют далеко идущие перспективы развития. Подтверждением тому стало прибытие в помощь читинцам ещё трех аналогичных батальонов, которые свели в одну часть под названием «Восточно-Сибирский воздухоплавательный батальон».

Надо отметить, что японцы довольно серьёзно отнеслись к появлению в составе русских войск воздухоплавательных подразделений, поэтому каждый подъём русских аэростатов сопровождался обстрелом японской артиллерии.

Большие возможности воздухоплавания поставили военное министерство перед необходимостью формирования новых частей во всех военных округах. К началу Первой мировой войны Россия имела 4 воздухоплавательных роты с дирижаблями, 7 крепостных воздухоплавательных рот и 1 отделение [2]. На их вооружении было 15 дирижаблей («Кречет», «Альбатрос» и др.) и 46 привязных аэростатов. В частности, к 4-й сибирской воздухоплавательной роте, находящейся в Чите, в 1904–1914 гг. были прикреплены два мотора «Гном», кислородная станция, мастерская, моторный класс, привязные аэростаты и воздушные шары.

Русско-японскую войну Россия проиграла. Но первый опыт ведения боевых действий в воздухе, приобретенный личным составом читинской роты, оказался исключительно ценным. Настолько, что вплоть до начала Первой мировой войны воздухоплавательные подразделения во всех военных округах формировались по её образу и подобию. После войны рота возвратилась в Читу, и личный состав занялся боевой подготовкой, чутко улавливая новости в освоении воздушного пространства.

В целом, после войны для русских воздухоплавателей наступил период теоретической и практической учебы. В 1909 г. было совершено 50 полетов, а в 1910 г. – уже 91 полет [3, с. 30].

В 1909 г. по проекту А. И. Шабского в России был построен первый дирижабль. Вопросами военного воздухоплавания занималось 3-е отделение Электротехнической части Главного инженерного управления (ГИУ). Приказом военного министра от 11 сентября 1912 г. при Главном управлении Генерального штаба создается воздухоплавательный отдел, а при ГИУ – Воздухоплавательный комитет. Отдел выполнял задачи по формированию и боевой подготовке, ему была передана офицерская Воздухоплавательная школа, а комитет занимался техническими вопросами.

Русская научная общественность постоянно пыталась ускорить процесс становления отечественного воздухоплавания (до начала 20-х гг. XX столетия термин «воздухоплавание» обозначал передвижение по воздуху вообще) и авиации. С этой целью 26 декабря 1909 г. Академия наук выступила инициатором собрания членов Совета министров, Государственного совета и Государственной думы, участники которого впервые подняли вопрос о дальнейшем развитии авиации на государственном уровне.

Наиболее остро данная проблема была воспринята в военном ведомстве, где реально оценивали значительный рост воздушных средств в армиях стран Западной Европы. Военный министр генерал-адъютант В. А. Сухомлинов отдал распоряжение Главному инженерному управлению наряду с существующей воздухоплавательной приступить к организации авиационной службы, задачами которой становилось ведение воздушной разведки и обеспечение связью армии, а это требовало развертывания системы подготовки летных кадров, приобретения за границей авиационной техники.

К началу Первой мировой войны в русской армии имелось 14 воздухоплавательных частей, в 1917 г. их было уже 89, в том числе 2 морских. В 1914–1918 гг. в России было построено 700 аэростатов [4, с. 184], разрозненные части превратились в отдельный род войск [Там же, с. 196], способный решать многие боевые задачи, прежде всего разведки и корректировки артиллерийского огня. В апреле 1917 г. было сформировано Полевое управление авиации и воздухоплавания (ПУАВ) при Штабе Верховного главнокомандующего. Постепенно на первый план в данный период выходила авиация, состоящая из аэропланов и самолетов, способных решать поставленные перед ними задачи значительно более эффективно, чем это могли дирижабли, аэростаты и воздушные шары.

Уже в августе 1908 г. Главное инженерное управление России определило роль авиации в военном деле: «Хотя самолеты в настоящую минуту еще не делают очень больших перелетов, не поднимаются на

большую высоту и вообще еще не пригодны для военных целей, но в будущем их роль в военном деле должна быть громадна, и потому, несомненно, они будут введены в снаряжение армии» [5, с. 25].

8 марта 1910 г. в Одессе первый русский летчик Михаил Никифорович Ефимов, родом из Забайкалья, выполнил первый демонстрационный полёт. Все активнее осваиваются летательные аппараты тяжелее воздуха, формируется мнение о целесообразности передачи функций снабжения войск воздухоплавательными аппаратами, руководства обучением военных летчиков и специальной подготовкой воздухоплавательных войск в ведение Главного управления Генерального штаба, который непосредственно руководил боевой подготовкой армии. В связи с этим в нем планировалось создать специальный воздухоплавательный отдел.

12 августа 1912 г. в соответствии с приказом № 397 по военному ведомству был утвержден и вводился в действие штат воздухоплавательной части Главного управления Генерального штаба во главе с генерал-майором, артиллеристом И. М. Шишкевичем. Его по праву можно считать одним из первых руководителей российской военной авиации. С возникновением единого органа, руководившего воздухоплаванием и авиацией, практически был завершен первый этап в создании военной авиации. Именно это событие послужило основанием для объявления 12 августа Днем военно-воздушных сил (Указ Президента РФ от 29 августа 1997 г. № 949).

Первый опыт применения авиации в локальных войнах начала XX столетия – итalo-турецкой (1911–1912) и 1-й Балканской (1912–1913) – наглядно показал, что аэропланы способны успешно решать задачи по ведению воздушной разведки, корректировке артиллерийского огня и применяться как средства связи. Однако из-за своей малочисленности и раздробленности авиация не могла еще рассматриваться в качестве самостоятельной организационной структуры вооруженных сил. Это было характерно для всех ведущих европейских государств.

Во всем мире шло теоретическое осмысление роли и места авиации в войне. Россия одной из первых научно обосновала понятия «завоевание господства в воздухе» и «воздушный бой», что ускорило разработку специальных самолетов-истребителей, вооруженных автоматическим стрелковым оружием, и оформление в составе военной авиации истребительных отрядов. Уже весной 1913 г. приняли Общий план организации воздухоплавания и авиации в армии, предложили отделить авиацию от воздухоплавания и определить ее в качестве приоритетного направления развития. Создаваемые авиационные отряды подразделялись по принадлежности на категории (армейские, корпусные, крепост-

ные и особого назначения). Авиаотряды особого назначения придавались большим группам кавалерии.

Накануне Первой мировой войны было принято решение об объединении имеющихся авиационных отрядов в единые авиационные войска, что позволило успешно применять самолеты в начавшейся крупномасштабной войне.

Постепенно авиация стала выделяться из общих структур военно-го воздухоплавания и все больше становилась самостоятельной. Этому способствовало одобрение военным советом весной 1911 г. проекта Положения об авиационной службе, а также штата и табеля имущества авиационного отряда воздухоплавательной роты. Были построены аэродромы в восьми военных округах – Петербургском, Виленском, Варшавском, Киевском, Одесском, Кавказском, Иркутском и Приамурском.

Военное ведомство активно приступило к созданию военного воздушного флота. 2 декабря 1911 года военный министр В. А. Сухомлинов представил императору Николаю II докладную записку «О предложениях постановки и развития воздухоплавательного дела в русской армии» [6, с. 139–142], смысл которой сводился к следующему: «Не отказываясь совершенно от управляемых аэростатов... военное ведомство должно направить ныне все свои усилия для скорейшего снабжения армии аэропланами». Предполагалось создать в полевых армиях до 45 авиационных отрядов (по 12 летательных аппаратов в каждом, т. е. всего 540 аэропланов). 27 ноября 1911 года в Чите был сформирован первый в русской армии авиационный отряд при 4-й сибирской воздухоплавательной роте, преобразованный в дальнейшем в 23-й корпусной авиаотряд. По стечению обстоятельств в Чите до настоящего времени дислоцируется 23 воздушная армия.

С началом Первой мировой войны 4-я воздухоплавательная рота, переименованная в 6-ю авиаотряду, была отправлена на Западный фронт в г. Одессу. Часть летчиков и техников вошли в состав 30-го авиаотряда, воевавшего на Западном фронте против кайзеровской Германии. Основная часть личного состава 6-й авиаотряды действовала на румынском фронте – вела разведку войск и техники противника, корректировала огонь артиллерии, уничтожала вражеские самолеты. Летом 1915 г. воздухоплаватели роты сбили самолет-биплан «Таубе» № Си 359/16.

Широко известен успешный ночной налет самолетов гренадерского и 28-го авиационных отрядов на железнодорожную станцию Циткеман и расположенный недалеко от нее немецкий аэродром. В составе группы летчиков был и Николай Михайлович Брагин – в дальнейшем один из организаторов авиации в советском Забайкалье. За этот налет Н. М. Брагин был награжден Георгиевским крестом [7].

С началом формирования в феврале 1915 г. эскадры воздушных кораблей «Илья Муромец» было принято решение использовать для их прикрытия самолет-истребитель «С-16 РБВЗ». Он стал первым аэро-планом этого типа отечественной конструкции и соответствовал всем требованиям воздушного боя. Был оснащен синхронизатором для стрельбы из пулемета через лопасти вращающихся винтов (конструкция лейтенанта Г. И. Лаврова для пулемета системы «Виккерс»).

Именно с передачей данного типа боевых машин в состав армейской и корпусной авиации началось формирование весной–летом 1916 г. истребительных авиационных отрядов. Одним из первых был создан 7-й армейский авиационный отряд под командованием известного летчика-аса подпоручика И. А. Орлова. На его вооружении находились самолеты-истребители «С-16сер» и истребитель-моноплан русской конструкции МБ, выпускавшийся на Московском заводе «Моска» («Москва»).

История отечественной истребительной авиации имеет и другую точку отсчета. Для воздушной обороны Варшавы в начале сентября 1914 г. в Петрограде был сформирован истребительный авиационный отряд из числа летчиков-добровольцев. Его возглавил один из основоположников теории воздушного тарана военный морской летчик старший лейтенант Н. А. Яцук. Окончательно же истребительная авиация стала самостоятельным родом в сухопутных войсках лишь к середине войны.

Таким образом, в годы Первой мировой войны российский военный воздушный флот структурно состоял из трех родов авиации: бомбардировочной, истребительной и разведывательной. Последняя официально была утверждена 15 августа 1913 г. начальником Генерального штаба генералом от кавалерии Я. Г. Жилинским.

Концепция централизованного руководства всеми воздухоплавательными силами потребовала создания единого авиационного командования, поэтому 18 января 1915 г. на базе Юго-Западного фронта образуется Управление заведующего авиацией армии.

Однако оперативное применение авиации осуществлялось и децентрализовано – по планам общевойсковых органов управления. Так, в проекте «Наставления по применению авиации в войне», изданном в России в 1916 г., подчеркивалось: «Успех борьбы за господство в воздухе требует сосредоточения на важных участках фронта самолетов-истребителей в сильные боевые группы ...». По инициативе главнокомандующего армиями Юго-Западного фронта генерала от кавалерии А. А. Брусилова была проведена в жизнь идея массированного приме-

нения авиации – уже с лета 1916 по весну 1917 г. на фронтах созданы и успешно действуют специальные боевые авиационные группы.

Именно вступление истребительных авиагрупп в борьбу за господство в воздухе ознаменовало переход к новому этапу развития авиации действующей армии. Начало активного воздушного противоборства связано в первую очередь с такими именами, как П. Н. Нестеров, А. А. Козаков, Е. Н. Крутень, И. А. Орлов и многие другие. Ими были заложены основы русской школы воздушного боя.

По мере расширения боевых действий на русско-германском фронте заметно возрастала роль воздухоплавательных сил. Военная авиация постепенно превращалась в одно из основных средств боевого воздействия на противника. Количественное и качественное развитие авиационной техники подняло роль авиации в бою, операции и войне в целом. В декабре 1916 г. с введением должности полевого генерал-инспектора Военного воздушного флота авиация фактически признается отдельным родом сухопутных войск русской армии. Одновременно с этим значительно расширяются функции и задачи ее центрального аппарата.

С развитием авиационной техники постоянно росла необходимость в подготовке авиационных кадров. К примеру, в 1909 г. в России еще не имелось ни одного летчика, во Франции их было уже 20. Подготовка российских летчиков проходила главным образом за границей. Так, в 1910 г. во Францию были направлены 6 офицеров – будущих пилотов и 6 нижних чинов – мотористов [8, с. 47]. Прошедшие курс обучения сдавали экзамен, выполняли три полных круга не менее километра без касания земли, без пассажира, в разные дни в течение не более месяца. При положительной оценке комиссией выносилось ходатайство дирекции французского аэроклуба и при согласии пилоты получали диплом [9, с. 63].

Удовлетворить постоянно растущие потребности в пилотах таким образом было невозможно, встала необходимость создания своих летных школ.

В самом начале 1910 г. частную инициативу в столь важном деле проявила общественная организация «Особый комитет по усилению военного флота на добровольные пожертвования». Организованный при комитете отдел воздушного флота приступил к работе уже в феврале того же года [10, с. 7]. В мае 1910 г. в Гатчине под Санкт-Петербургом открыли авиационный отдел Офицерской воздухоплавательной школы. Там же был построен первый в России аэродром, на котором начались практические полеты на аэропланах французского производства типа «Форман». Из-за невозможности проводить занятия круглый год в Се-

вастополе была открыта авиационная школа Отдела воздушного флота (ОВФ) [11, с. 6]. Лица, не прошедшие военную повинность, в школу не принимались. Все выпускники ставились на особый учет в военном ведомстве и по первому требованию должны были явиться незамедлительно.

Обучающиеся сами выбирали тип аэроплана. Сначала они летали в качестве пассажира, потом допускались к самостоятельным полетам, предварительно сдав экзамен о правилах полетов Международной аэро-нафтической федерации. Практиковались в упражнениях полетов над аэродромом индивидуально и с пассажиром, учились полетам на высоту и планирующим спускам с выключенным двигателем. К самостоятельным полетам учлёт допускался после не менее 12 полетов в качестве пассажира, а планирующий спуск разрешался только после самостоятельного налета не менее часа и не менее 12 обычных спусков [12, с. 6]

Обучение заканчивалось, когда обучающейся успешно сдавал экзамен на звание военного летчика по особо установленной программе. К экзамену допускались только в случае, если совет школы признавал его достаточно подготовленным.

Об уровне подготовки будущих летчиков в Севастопольской авиационной школе ОВФ можно судить в определенной степени по программе выпускного экзамена 1911 г.: знать стратегию и тактику; летать непрерывно; находиться в воздухе не менее 1 ч 15 мин на «Блерио» с двигателем в 70 сил, до 2 ч – на «Формане» с двигателем в 50 сил, и пройти в это время пространство около 100 верст; летать на высоте не менее 600 м над наивысшей точкой полосы или площади местности; летать при ветре до 7 м/с; уметь решать тактические задачи, связанные с выполнением задачи [13, с. 101].

Надо заметить, что предъявляемые требования были выше требований, утвержденных Международной аэро-нафтической федерацией, в которую входили Австрия, Англия, Бельгия, Голландия, Италия, Норвегия, Россия, Соединенные Штаты Америки, Франция, Швейцария и Швеция.

Результаты были на лицо: уже в конце 1910 г. было подготовлено 32 авиатора. Открылись летные учебные центры: Санкт-Петербург, Москва, Киев, Харьков. Самолеты и моторы, как правило, были иностранными.

В том же 1910 г. при 4-й сибирской воздухоплавательной роте создается школа по подготовке мотористов-механиков, первый выпуск был произведен 20 апреля 1911 г. в количестве 21 специалиста моторного и механического дела.

Среди офицеров-командиров и преподавателей были опытные воздухоплаватели – участники Русско-японской войны: командир 4-й воздухоплавательной роты в г. Чите – полковник Шнейко, старший офицер – капитан Фомин, младшие офицеры – поручики Кусаков и Бойко-Родзевич.

23 мая 1912 г. Николай II утвердил законы «Об отпуске из государственного казначейства средств на образование и содержание авиационного отдела Офицерской воздухоплавательной школы»; «Об отпуске из государственного казначейства средств на образование и содержание авиационных отрядов воздухоплавательных рот». К этому времени в русской армии было уже восемь авиационных отрядов: в Чите, Спасском, Керсе, Ковно, Гродно, Осовце, Киеве и Новогеоргиевске.

В ходе войны родилась и такая форма борьбы с неприятельскими летательными аппаратами, как воздушный таран. Штабс-капитану П. Н. Нестерову он стоил жизни, но обессмертил его имя в памяти будущих поколений. Штабс-ротмистр А. А. Козаков, оставшийся в живых после совершения воздушного тарана, долгое время был предан забвению за участие в Белом движении.

Впервые теоретически таран в воздушном бою обосновал русский морской летчик Николай Александрович Яцук. В 1911 г. он опубликовал в журнале «Вестник воздухоплавания» статью «О воздушном бое», в которой прозорливо предсказал основные элементы воздушного боя, таран и необходимость его применения в некоторых случаях [14, с. 17]. В армиях других стран до самого начала Первой мировой войны воздушный бой самолетов и тем более таран полностью отрицался, а в качестве вооружения рассматривался только револьвер или карабин на случай посадки в тылу врага. В России на это смотрели иначе.

15 августа 1913 года начальник Генерального штаба генерал от кавалерии Я. Г. Жилинский утвердил документ «Краткие руководящие данные для пользования аэропланами как средством разведки и связи, а также боевого их применения» [15, с. 12]. Этот документ можно считать первым в России официальным наставлением по боевому применению авиации, где воздушный бой признавался одним из основных видов её деятельности. В нем, в частности, рекомендовалось придавать армиям особые воздушные отряды, вооруженные пулеметами и бомбами, которые мыслилось использовать для уничтожения дирижаблей и самолетов противника в воздухе и на земле.

С первых дней войны противоборствующие стороны стали применять аэропланы, в основном для разведки. При встречах в воздухе с противником русские летчики из-за отсутствия какого-либо стрелкового оружия путем маневрирования, с явной угрозой столкновения запугива-

ли противника, не давая ему возможность выполнить задание. 17 августа 1914 г. таким маневром впервые был посажен на российской территории и пленён немецкий пилот.

Штабс-капитан П. Н. Нестеров был назначен в феврале 1914 г. начальником 11-го корпусного авиаотряда 3-й армии Юго-Западного фронта. Он выдвинул принцип: если противник не прекращает полет над нашей территорией даже при активном противодействии, его надо сбить. Нестеров утверждал, что неприятельский аэроплан можно уничтожить ударом сверху колесами собственной машины или прикрепленным к самолету грузом на тросе.

К сожалению, ему так и не удалось опробовать свое изобретение на практике. Обстоятельства сложились так, что удар колесами, как до того планировал П. Н. Нестеров, не получился; ему пришлось вылететь на самолете своего заместителя А. А. Коволенко, так как его аэроплан находился в ремонте [15, с. 14]. Двухместный «Моран-Соленье» оказался значительно тяжелее аэроплана Нестерова. Это повлекло за собой необходимость увеличения скорости сближения русского и австрийского аппаратов, так как ударом колёс свалить противника было невозможно. Аэроплан штабс-капитана врезался в австрийский «Альбатрос» мотором. Оба самолета разрушились. Нестеров и австрийский экипаж погибли. За свой подвиг П. Н. Нестеров был удостоен ордена Св. Георгия IV степени и произведен в чин капитана (посмертно).

Несмотря на трагический исход воздушного тарана, у Нестерова оказался талантливый последователь – штаб-ротмистр Александр Александрович Козаков. 31 марта 1915 г. военный летчик 4-го корпусного авиаотряда А. А. Козаков в воздушном бою на моноплане «Моран III» успешно повторил воздушный таран аэроплана противника, на что потом ни один германский авиатор не осмелился за весь период войны. Штаб-ротмистру А. А. Козакову тоже не удалось воспользоваться ни «кошкой», ни другими приспособлениями из-за их отказа, поэтому, дожгав неприятеля, он с третьей попытки удачно ударили тяжелый немецкий «Альбатрос» колесами своей машины. Свидетелями этого подвига стали наземные войска обоих сторон. Экипаж немецкого самолета погиб. А. А. Козаков сумел спланировать свой поврежденный аэроплан в район дислокации наших войск, при приземлении машина перевернулась из-за сломанного шасси, но летчик остался жив.

По официальным данным, в годы Первой мировой войны было совершено два воздушных тарана, причем только русскими летчиками.

Героизм, отвага и самопожертвование русских военных летчиков с момента зарождения авиации и до сегодняшнего дня являются одним из многих предметов гордости российской армии, а мастерство и уровень

подготовки являлись и являются одной из важнейших ежедневных задач и современных ВКС РФ.

В основу развития отечественной военной авиации была положена организация авиационного дела во Франции, так же до начала Первой мировой войны российские авиапредприятия сотрудничали с германскими в области моторостроения. Благодаря немецким моторам фирмы «Аргус» были успешно реализованы многие проекты талантливого российского авиаконструктора И. И. Сикорского, среди них аэропланы типа «С-3А», «С-5», «С-6А», «С-6Б», «С-10 Гидро», «С-10 бис», а также первые в мире тяжелые многомоторные самолеты «Русский витязь», а затем и «Илья Муромец», что способствовало созданию в России тяжелой стратегической авиации.

Русские конструкторы в начале XX в. создавали превосходящие по своим данным зарубежные аппараты, но правительство делало ставку на иностранные фирмы, в воздушных отрядах преобладали самолеты «Блерио», «Форман», «Сопвич», «Ньюпор». Севастопольская авиационная школа на конец 1910 года имела: бипланы – 2 «Формана», 1 «Соммер»; монопланы – 2 «Блерио XI бис», 2 «Антуаннет», 1 «Блерио»; мощность моторов составляла 25–50 л. с. Самолеты имели скорости полета: 60–120 км/ч, благодаря моторам: «Райт» (30 л. с.), «Гном» (60–80 л. с.), «Рон» (до 80 л. с.) [5, с. 22].

К началу Первой мировой войны Россия имела уже 263 самолета, предназначенных для использования в военных целях. Однако они еще не имели бортового вооружения. Аэропланы предназначались главным образом для ведения разведки, корректировки артиллерийского огня и решения задач по связи. Насущная необходимость поражать наземные цели ударами с воздуха обусловила создание специального самолета-бомбардировщика. В свою очередь достаточно высокая эффективность воздушной разведки и бомбардировок вынудили воюющие стороны начать вести борьбу с машинами, выполняющими эти задачи в воздухе, для чего потребовалось создание самолета-истребителя.

В 1914 г. в России принимается на вооружение 4-моторный летательный аппарат «Илья Муромец», созданный на Русско-Балтийском вагонном заводе (РБВЗ). 23 декабря 1914 г. Николай II утвердил решение военного совета о формировании Управления эскадры воздушных кораблей (ЭВК), состоящей из самолетов «Илья Муромец», подчинив его непосредственно начальнику штаба Ставки Верховного главнокомандования. Это явилось началом создания в русской армии тяжелой стратегической бомбардировочной авиации. Самолеты типа «Илья Муромец» в годы войны постоянно модернизировались и выпускались раз-

личными сериями. Всего на вооружение русской авиации поступило 80 таких машин.

За годы войны общая численность самолетов воюющих стран, используемых в военных целях, выросла почти в 12 раз и превысила 10 тыс. (таблица). Значительно улучшилось качество военных самолетов. Скорость истребителей возросла до 200–220 км/ч, разведчиков – до 170–180, бомбардировщиков – до 160–170. На самолетах стали устанавливать бомбардировочное и стрелковое вооружение, радиотелеграф, аэрофотоаппаратуру. Это значительно расширило возможности боевого применения и объем задач, решаемых авиацией.

В 1917 г. в авиации русской армии на истребительную авиацию приходилось 40,1 %, на бомбардировочную – 14,6 % на разведывательную и выполнявшую задачи корректировки артиллерийского огня – 45,3 % боевых машин.

Надо заметить, что зависимость от иностранных фирм отрицательно сказалась на русской авиации в ходе войны, в том числе на количестве и качестве самолетов действующей армии. Многие авиационные отряды были вынуждены вести боевую работу на устаревших, изношенных самолетах. Главнокомандующий армиями Западного фронта в донесении от 12 января 1917 г. писал: «В настоящее время на фронте состоит 14 авиаотрядов со 100 самолетами, но из них исправных аппаратов современных систем только лишь 18» [2, ф. 2003, оп. 1, д. 1224, л. 21].

Численность самолетов основных воюющих стран в 1914–1918 гг.

На дату	Германия	Великобритания	Франция	Россия
8.1914 г.	232	65	165	263
5–6.1915 г.	482	103	300	199
8.1916 г.	1 054	500	1 149	250
3.1917 г.	1 683	903	1 400	545
11.1917 г.	1 755	961	2 412	381
3.1918 г.	2 815	1 232	2 750	–
11.1918 г.	2 548	1 799	3 331	–

Источник: [5, с. 26].

В течении Первой мировой войны летно-тактические и технические данные самолетов улучшались прежде всего за счет прогресса в авиамоторостроении. К концу войны мощность моторов в среднем увеличилась в 2,5–3,0 раза.

Русские конструкторы напряженно работали над созданием самолетов. Авиаконструктор Н. Н. Поликарпов создал истребитель РБВЗ-20.

На самолете был установлен двигатель мощностью 120 л. с., максимальная горизонтальная скорость полета у земли составляла 190 км/ч. Этот самолет в серию не пошел.

12 марта 1917 г. поднялся в воздух самолет А. А. Пороховщика П-IV. После ряда доработок впоследствии он выпускался малой серией.

Русскими инженерами были созданы авиационные двигатели, которые не получили практического применения, но были по-своему оригинальны. В 1913 г. конструктор Б. Г. Луцкой [16, с. 795, 798] создал авиационный двигатель мощностью 15 л. с. Рядный шестицилиндровый двигатель водяного охлаждения ввиду несовершенства не нашел применения и, более того, работы над его улучшением не велись.

В 1915–1916 гг. на некоторых самолетах был установлен двигатель конструкции инженера В. В. Киреева МРБ-1 мощностью 150 л. с. Русские инженеры, впоследствии видные конструкторы и ученые, А. А. Микулин и Б. С. Стеккин создали в 1916 г. авиационный двигатель АМБС (инициалы создателей) мощностью 300 л. с. Особенностью являлось устройство, обеспечивающее непосредственный впрыск топлива в цилиндры двигателя.

Таким образом, в первые годы зарождения авиации в России она была представлена небольшим количеством военных самолетов. Зависимость от ведущих капиталистических стран Запада не позволяли своевременно оснащать действующую армию и ещё молодой военный воздушный флот. К сожалению, недостаточное внимание властей к отечественным конструкторам и производителям не дали возможность в полной мере развиться отечественной авиационной мысли что в значительной степени отразилось и на развитии авиации в последующие годы. Сегодня можно с уверенностью сказать, что проблема импортозамещения в военной промышленности всегда была вопросом особой важности, напрямую влияющим на обороноспособность страны

Однако, не смотря на все трудности в формировании материально-технической базы военной авиации, наглядно прослеживается её уверенный рост, как качественный, так и количественный.

В заключении нужно отметить, что в целом развитие авиации в России шло по своему пути,циальному от европейского и американского. Ее особенности:

- использование иностранной техники, особенно моторов, и лицензий на изготовление самолетов и моторов на начальном этапе;
- подготовка военных кадров главным образом за границей;
- большой энтузиазм первых авиаторов;

– недостаточное финансирование проектов, связанных с созданием самолетостроительной промышленности, системы подготовки авиационных кадров и развития фундаментальной авиационной науки.

Не случайно, что первые серийные отечественные военные и гражданские самолеты появились лишь в 1920-х гг., а моторы западного производства занимали основное место. Рекордсменом являлся двигатель АШ-62, который более 60 (!) лет стоял на отечественных самолетах (Ан-2) [5, с. 13]. Отставание в начальной стадии всегда преодолевается с громадными трудностями и в большие сроки. Развитие авиационной науки, как и любой другой, зависит от общего состояния науки и техники в стране и особенно от положения в смежных областях. Для авиации это общее машиностроение, в частности автомобилестроение, строительная механика, аэро- и гидромеханика, металловедение и материаловедение и др.

Сегодня в свете объявленных экономических санкций стало понятно, что отечественная военная промышленность не должна зависеть от иностранных производителей как в области моторостроения, радиоэлектронного оборудования, так и в любой другой сфере жизнеобеспечения страны и её безопасности. События российской истории неоднократно это подтверждали, а значит, изучение истории развития отечественной военной авиации является одним из актуальных вопросов современности.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Воздухоплаватель. Издание Федерации воздухоплавания России. – 1997. – № 1(7).
2. РГВИА. Ф. 2000. Оп. 2. Д. 2558. Л. 7.
3. Ступников В. И. Военные воздухоплаватели на страже рубежей отчизны / В. И. Ступников, Ф. Т. Леонович // Военно-исторический журнал. – 2006. – № 11. – С. 30–35.
4. Бернштейн А. И. Отечественное воздухоплавание : в 2 т. / А. И. Бернштейн, В. П. Кораблев, М. И. Павлущенко. – М. : Московская федерация воздухоплавания, 1994. – Т. 1. – 476 с.
5. Хлопотов О. Д. История военной авиации. От первых летательных аппаратов до реактивных самолетов. 1903–1950 гг. / О. Д. Хлопотов. – М. : АСТ ; СПб. : Полигон, 2004. – 408 с.
6. Авиация и воздухоплавание в России : сб. док. – М., 1971. – Вып. 3. – 240 с.
7. Забайкальский рабочий. – 1970. – № 30.
8. Иванов А. В. Первые военные летчики России 1910–1911 гг. / А. В. Иванов // Военно-исторический журнал. – 2007. – № 11. – С. 47–48.
9. Правила для получения звания пилота во Франции // Библиотека воздухоплавания. – 1909. – № 1. – 120 с.
10. Елисеев С. П. Развитие организационно-управленческих форм русской военной авиации (1910–1917 гг.) : пособие : в 3 ч. / С. П. Елисеев – М. : МГТУ ГА, 1998. – Ч. 1. – 140 с.

11. Герасимов В. Л. Создание системы авиационных кадров флота в годы первой мировой войны / В. Л. Герасимов // Военно-исторический журнал. – 2003. – № 7. – С. 32–37.
12. Личный состав школы // Севастопольский авиационный иллюстрированный журнал. – 1910. – № 1. – 36 с.
13. Вейгелин К. Е. Правила получения звания военного летчика / К. Е. Вейгелин // Воздушный справочник. – СПб. : Типография П. П. Сойкина, 1912. – 98 с.
14. Вестник воздухоплавания. – 1911. – № 13–14.
15. Лашаков А. Ю. Воздушные тараны 1914 – 1918 гг. / А. Ю. Лашаков, Г. П. Носовский // Военно-исторический журнал. – 2002. – № 2. – С. 12–14.
16. Шавров В. Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 г. – 3-е изд., испр. / В. Б. Шавров. – М. : Машиностроение, 1985. – 120 с.

УДК 338.45(571.53)(09)

Ю. А. Петрушин, И. Б. Фейзуллина, А. И. Янченко*

ИСТОРИЯ УСОЛЬСКОЙ СПИЧЕЧНОЙ ФАБРИКИ (1888–1996)

На основе архивных материалов освещается деятельность Усольской спичечной фабрики более чем за 100-летний период. Показаны трудовые дела рабочих и руководителей производства в разные периоды истории.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: спичечная фабрика, прибыль, кредиты, оборудование, торговля, заказы.

Yu. A. Petrushin, I. B. Feyzulina, A. I. Yanchenko

HISTORY OF THE USOLYE MATCH FACTORY (1888–1996)

Activity of the Usolye match factory more than for the 100-year period is covered in article on the basis of archival materials. Labor affairs of workers and production managers during the different periods of history are shown.

KEYWORDS: match factories, profit, credits, equipment, trade, orders.

Во второй половине XIX в. в Иркутской губернии лесная промышленность стала заполняться деревообрабатывающей, поэтому предприниматели того времени начали освоение новых видов промышленности и расширение уже имеющихся производств.

У Павла Семеновича Паршакова в начале 1886 г. возникла идея об открытии собственного спичечного производства, этим видом производства до сих пор никто не занимался на территории Восточной Сибири. Летом 1887 г. П. С. Паршаков подает в Акцизное управление Восточной Сибири прошение о разрешении строительства механизированной спичечной фабрики для производства шведских (безопасных) спичек на тер-

* *Петрушин Юрий Александрович, доктор исторических наук, профессор Иркутского государственного университета путей сообщения;*

Фейзуллина Ирина Борисовна, преподаватель филиала ФГБОУ ВО «Иркутский национальный исследовательский технический университет» в г. Усолье-Сибирском;

Янченко Александр Игоревич, студент Иркутского государственного университета путей сообщения.

ритории Иркутской губернии. Вскоре был получен положительный ответ и предложен на выбор ряд территорий для устройства фабрики.

Выбор П. С. Паршакова пал на село Усолье не случайно. Усолье с момента своего основания было селом промышленным, находилось всего в 70 верстах от города Иркутска. В середине XIX в. в Усолье работало уже два предприятия – Иркутский государственный солеваренный завод и кожевенное производство. Из 3 276 жителей села на предприятиях было задействовано около 400 чел., и только небольшая часть населения занималась сельским хозяйством. Обилие осины и растущая потребность в потреблении спичек, а также выгодные географические условия способствовали основанию фабрики. Решающим фактором выбора участка оказалась его цена: земельный участок в селе Усолье можно было приобрести гораздо дешевле, чем в других районах Иркутской губернии.

Зимой 1888 г. П. С. Паршаков совершил в Усолье сделку на приобретение земельного участка по улице Молотовой у купчихи Марии Паратовой. Весной на площадке развернулось строительство. Местные плотники работали слаженно и быстро. Пока шло строительство, хозяин организовал подвоз сырья и оборудования. По заданию акцизного управления надсмотрщиком солеваренного завода был назначен Н. Одинцов, следил за действиями П. С. Паршаков. 17 марта 1888 г. он доложил своему начальству: «потомственный почетный гражданин Иркутска Павел Паршаков действительно устраивает в Усольском селении спичечную фабрику и имеет намерение открыть производство оной, в текущем году... Выделка спичек предполагается исключительно безопасных (шведских), при помощи ручных станков. Производство спичек будет от 1 200 до 1 300 ящиков в год, по 1 000 коробков в ящике и по 75 штук в коробке в пять рядов по 15 штук в рядке...».

Когда все работы по устройству фабрики были закончены, П. С. Паршаков приступил к найму рабочей силы. Из всех предлагавших свои услуги местных жителей он выбрал 10 мужчин, 3 женщины и 4 подростка. Всем остальным была обещана надомная работа. О пуске спичечной фабрики в действие помощник акцизного надзирателя В. Гантимуров сообщил акцизному управлению в своем донесении от 28 апреля 1888 г.: «...имею честь донести, что фабрика зажигательных спичек, устроенная потомственным почетным гражданином П. С. Паршаковым, ... открыла действие и приступила к работам по выделке спичек 22-го апреля 1888 г.».

2 мая 1888 г. П.С. Паршакову было выдано свидетельство на право владения предприятием, а также книга расхода высоко ценившегося вещества – фосфора.

В первое время фабрика работала нестабильно и в день выпускала 7–8 ящиков спичек.

За первый год работы фабрика П. С. Паршакова выпустила 703 ящика спичек, но реализовать продукцию было сложно. Спички не покупали. Из выпущенных 703 ящиков (шведских) спичек за весь год было продано лишь 400. Объясняется это многими причинами, но главная – конкуренция с фабриками Европейской России.

Чтобы как-то помочь П. С. Паршакову, акцизное управление провело обследование фабрики и вынесло заключение: фабрика зажигательных спичек в селе Усолье – предприятие, необходимое Иркутской губернии, и вскоре оно сможет давать прибыль как ее владельцу П. С. Паршакову, так и губернии – в виде налогов. Поэтому на 50 % снизило налог на фабрику и поместило на страницах губернских газет статьи в защиту его дела.

В 1890 г. акцизное управление снова снижает налог на предприятие П. С. Паршакова, но это почти не меняет дела. Шведские спички по-прежнему не покупают, при этом берут местные спички. Разница была в том, что «Товарищество» выпускало серные спички, т. е. опять те, к которым население привыкло и которые зажигались о любую поверхность. Чтобы не обанкротиться окончательно и не закрыть предприятие, П. С. Паршаков подыскивает предпримчивого компаньона. Им оказался бывший хозяин Томской спичечной фабрики Моисей Исаевич Минский. Объединив наличный капитал по договору, заключенному в 1891 г., компании приступили к делу. Хозяином фабрики оставался П. С. Паршаков, а М. И. Минский принял на себя обязанности руководить всеми работами на производстве. Сбыт продукции и поставку химикатов для фабрики П. С. Паршаков берет на себя и переезжает для этого в г. Иркутск. М. И. Минский тем временем приступил к расширению фабрики. К лету 1893 г. предприятие имело целый промышленный комплекс из 12 отделений. По совместному решению компаньонов, его решили назвать «Товарищество спичечной фабрики “Сибирь”». Обслуживало его до 40 чел. на производстве и около 20 семей надомников. За свой труд надомники получали по 11–14 коп. за 12–15 ч работы. Выпуск же продукции в 1893 г. составил более 4 ящиков спичек в день, что в год составило около 1 250 ящиков.

В связи с производством серных спичек (на оборудовании с фабрики Мыльникова) участились случаи пожаров. Пожар, произошедший в ночь на 26 февраля 1896 г., был особенно страшным. Сгорела большая часть основного корпуса, 35 ящиков готовой продукции и 4 тыс. полос бандеролей. Более чем на полгода предприятие прекратило работу. Кроме восстановления сгоревшей части, по плану было

предусмотрено расширение фабрики. Предприимчивые хозяева рассчитывали вскоре вернуть потраченные капиталы с немалой прибылью, так как с середины 90-х гг. XIX в. страна вступила в период промышленного подъема. Это было время бурного развития всех отраслей промышленности, начало, которому положило усиленное железнодорожное строительство.

С постройкой Транссибирской магистрали Сибирь была вовлечена в водоворот капиталистического развития. У фабрикантов появилась возможность приобретать станки и химикаты не только в России, но и за границей. В августе 1897 г. на фабрике появилась английская паровая машина мощностью 12 л. с. Она обошлась компаньонам вместе с доставкой на фабрику в 6 тыс. руб. Перевод некоторых станков на машинную тягу увеличил их производительность. Предприятие становится фабрикой.

Почти заново отстроенное после пожара здание было более вместительным. Это позволяло рациональнее расставить станки. При новом оборудовании все было подчинено единому требованию: максимально использовать мощность паровой машины. В связи с увеличившейся производительностью труда на механизированных станках потребовалось больше рабочих на последующие операции – набивка, намазка коробочек. Фабрику обслуживал коллектив, состоящий из 70 чел. Плюс к этому вне предприятия работали 200–250 надомников и рабочих, занятых на транспорте – возчики леса, химического сырья, готовой продукции и т. д.

Несмотря на увеличившееся число рабочих, с пуском локомобиля себестоимость продукции снизилась. Со временем удалось уменьшить и цену на спички. Снижение же цен на усольские спички повысило их спрос и увеличило сбыт продукции. Теперь продукцию реализует не сам П. С. Паршаков, а торговые дома Отрыганова, Штомбока, Щелгунова и Метелева.

В июне 1899 г. П. С. Паршаков покидает пределы Иркутской губернии, и по договору фабрика переходит к М. И. Минскому, за что последний заплатил 20 тыс. руб. Оставшись полновластным хозяином фабрики, М. И. Минский развернул кипучую деятельность. За сравнительно короткий срок он значительно улучшил технологию и качество шведских спичек и исключил из производства опасные серные. Новые спички получили название «Монополь». По усовершенствованной технологии они имели более длинную и тонкую соломку и прекрасно загигались. В соответствии с изменившейся спичкой изменилась и коробочка, на качество которой обращалось самое серьезное внимание. Пришлось перестраиваться и надомникам. Но повышенные требования

к коробочке нового формата не компенсировали увеличение оплаты за их изготовление. По-прежнему хозяин за 1000 склеенных коробок платил 45–50 коп. Заработная плата на фабрике не была увеличена, а рабочий день, как и раньше, длился до 11,5 ч на производстве и 15–16 ч у надомников. Техника безопасности и охрана труда отсутствовали. Когда на фабрике происходили несчастные случаи, то закон брал под свою защиту хозяина.

Фабрикант не нес ответственность за искалеченного рабочего, вина целиком перекладывалась на пострадавшего, и, чтобы не поднимать шума, хозяин откупался от рабочего, выписывая ему через контору некоторую сумму денег. А когда все утихало, рабочий «за неспособностью» увольнялся и нигде уже не мог найти защиты.

Особенно унизительна и бессовестна была система ученичества. Вновь принятого рабочего «для получения квалификации» приставляли к более опытным и за все время ученичества, длившегося иногда годами, он получал «ученическую» заработную плату.

К началу XX в. спичечная фабрика улучшила свое производство. Спрос на спички был хорошим, рынок сбыта расширился. Железная дорога позволяла получать химикаты равномерно и в необходимом количестве. Выпуск спичек в 1900 г. почти достиг 20 тыс. ящиков в год, при численности рабочих в 190 чел.

М. И. Минский начинает подыскивать компаньона для расширения предприятия. Он списывается с томским купцом Д. М. Кузнецовым и ведет переговоры с иркутским инженером-механиком А. И. Ротовым. Их согласие было получено и 14 июня 1900 г. на основе фабрики М. И. Минского учреждается «Товарищество паровой спичечной фабрики инженера-механика Ротова, Минского и К°». По договору новое «Товарищество...» образовывалось «...для производства и продажи спичек и других торгово-промышленных предприятий...». Первым директором-распорядителем стал М. И. Минский, в обязанности которого входили: закупка сырья, химикатов, машин и инструментов, наем и увольнение рабочих и служащих, продажа продукции и т. д. Двое других компаньона только вкладывали деньги и получали часть прибыли, не принимая почти никакого участия в производстве.

Получив необходимый капитал, М. И. Минский энергично борется за техническую перестройку и расширение предприятия. В Англию и Германию идут заявки на новейшее спичечное оборудование и паровые машины. Основной корпус фабрики пока оставался деревянным, но уже было начато строительство нового каменного здания, в котором, в будущем, было размещено поступившее новое оборудование. К концу 1903 г. фабрика получила большую часть заказанного

оборудования. Теперь паросиловое хозяйство имело на своем вооружении две паровые машины и динамо, которое обеспечивало светом рабочие помещения.

Заметно обновился станочный парк фабрики. Тихоходные щипальные и рубильные станки были заменены более производительными с автоматической подачей стружки. Особенно ценной для фабрики явилась покупка четырех коробоклеильных машин для внутренних коробочек. Сушильный аппарат намного ускорил процесс сушки готовых коробочек. Этикет, который приходил на фабрику в листах, теперь разрезался на специальной машине, а для приклеивания его к коробочке были получены три этикетировочные машины.

С пуском всего полученного оборудования в работу фабрика сделала еще один крупный шаг вперед к полной механизации. Количество надомников хоть и сократилось, но не исчезло совсем, а ручного труда по-прежнему оставалось очень много. Доставка осины во двор фабрики, раскряжевка ее и транспортировка к щипальным аппаратам – все это делалось вручную. Много ручного труда оставалось и на производственном потоке, в основном на операциях, связанных с транспортировкой полуфабрикатов. Совершенно не механизирована была набивка спичек в коробочки, хотя это и был самый трудоемкий процесс, занимающий половину наличного состава рабочих.

Причина сравнительно слабой механизации заключалась в недостатке оборудования и отсутствии технически грамотных кадров. Главный механик А. Ю. Рамм с двумя механиками – самоучками и учениками не могли осилить такую большую работу.

После перемен, произошедших на фабрике, выпуск продукции значительно увеличился и составил около 20 тыс. ящиков в год.

Разбогатевшие фабриканты теперь не довольствовались внутренним рынком. Они ищут пути для реализации своего товара за границей, в Монголию.

Однако хорошо налаженному сбыту продукции вскоре пришел конец. Монголия и Северный Китай явились ареной борьбы между Россией и Японией. Начавшаяся Русско-японская война с первых же дней негативным образом сказалась на экономической жизни страны.

Для фабрики наступает трудное время. Недостаток химикатов и бумаги, которые поставляли западноевропейские страны, приводит к частным простоям. Сбыт ухудшается. В Монголию поставки прекратились, а внутренний рынок значительно сузился. Падает качество спичек.

1905 г. стал началом I революции в России. Из 220 чел., работавших на фабрике, в стачке приняло участие около двухсот рабочих. Они

требовали отмены сверхурочных работ, ликвидации штрафов, выдачи спецодежды и человеческого обращения с ними, но ничего не добились.

М. И. Минский не оставил без последствий это выступление рабочих и уволил около 20 чел., наиболее активных и боевых.

Иркутский комитет РСДРП, следивший за проходившей борьбой в селе, в октябре 1906 г. отпечатал для усольской группы РСДРП 800 прокламаций. Прокламация называлась «К усольским рабочим». Ее целью было организовать трудящихся села на борьбу с хозяевами.

Хотя стачка 1906 г. была проиграна, но она продемонстрировала рост рабочего сознания.

Спичечная фабрика по-прежнему находилась в сложном положении. Из-за недостатка сырья уменьшился объем производства, качество спичек продолжало оставаться низким. Не видя путей выхода из создавшегося положения, М. И. Минский продает фабрику своему компаньону А. И. Ротову. Новый фабрикант деятельно берется за руководство фабрикой, продолжает ее расширять, ведет дальнейшее строительство каменного корпуса. Однако фабрика работает не стабильно, и доходы от реализации продукции не возмещают вложения в капитальное строительство. Чтобы не обанкротиться, в 1908 г. А. И. Ротов сдает фабрику на три года в аренду владельцу винно-бакалейной торговли в городе Иркутске И. Д. Камову и скотопромышленнику А. Кринкевичу. Для увеличения наличного капитала они пригласили к себе состоятельного компаньона С. К. Шишкина.

С 1908 г. для Усольской спичечной фабрики начинается новая фаза развития – идет постоянное и значительное расширение производственных площадей, вводятся в действие новые цеха и оборудование. Выпуск спичек доходит в 1910 г. до 32 735 ящиков в год. Вся эта перестройка требует увеличения количества рабочих, которых теперь на фабрике более 240 чел.

Улучшившееся снабжение фабрики химикатами способствовало увеличению выпуска продукции и росту ее качества, а это, в свою очередь, позволило потеснить конкурентов на сибирском рынке.

Проделав большую работу по реконструкции фабрики, компаньоны-арендаторы в 1911 г. покупают у А. И. Ротова фабрику и организуют «Восточно-Сибирское товарищество Камов, Кринкевич и Шишкин». Фабрика стала носить фабричную марку «Солнце», выработка продукции достигает 55 тыс. ящиков в год, она вступила в пору наивысшего расцвета, длившегося вплоть до Первой мировой войны. Фабрика становится крупнейшим предприятием Иркутской губернии. Все производственные отделения сосредотачиваются в двухэтажном каменном здании с оригинальной башенкой.

Спичечный и коробочный потоки полностью механизируются. Труд надомников ликвидируется. Все это позволило фабрике в 1913 г. довести выработку продукции за год до 60 тыс. ящиков спичек. Продукция фабрики не раз экспонировалась на российских и заграничных промышленных выставках. Этикетки усольских спичек с фабричной маркой «Солнце» теперь знали далеко за пределами Иркутской губернии, а этикетку на коробочке украшали пять золотых медалей и почетная награда за качество «Гран-при», утвержденная в Вене в 1904–1905 гг.

В августе 1914 г. началась Первая мировая война. Первые затруднения, испытанные российскими промышленниками, начались с ухудшения грузоперевозок по железной дороге. Частные грузы не принимались, а это самым существенным образом сказалось на деятельности предприятий, работающих на привозном сырье.

«Товарищество...» не сумело запастись химикатами и ощущало их нехватку в первый же год войны. В связи с уходом на фронт мужчин стала сказываться нехватка квалифицированных кадров.

Выпуск продукции в 1915 г. упал почти в 3 раза по сравнению с 1913 г. и составил всего 23 618 ящиков. Чтобы поддержать пошатнувшиеся дела фабрики, «Товарищество...» усилило эксплуатацию рабочих. Вводится удлиненный рабочий день, снижается заработка плата. Система штрафов становится еще более беспощадной.

Опираясь на документальные данные, необходимо отметить высокую революционную активность спичечников. Рабочие первыми заявили о своих требованиях после Февральской революции на улучшение условий быта и труда. Они были в гуще всех событий села, не забывали и о политической обстановке внутри своей фабрики. После февральской революции в 1917 г. на фабрике хозяином остался Кирилл Кириллович Макурин, он продолжал исполнять обязанности управляющего, но с выходом в свет «Положения о рабочем контроле» его полномочия были очень сильно ограничены.

В мае 1918 г. вспыхнул мятеж чехословацкого корпуса. Для защиты Советской власти в городах и селах Сибири создаются отряды Красной гвардии. В Усолье в состав отряда вошли 72 чел., от спичечной фабрики добровольцами ушли 17 чел.

После окончания гражданской войны большинство крупных предприятий Иркутской губернии постановлением Сибирского СНХ было национализировано. В июле 1920 г. фабрика И. Камова и А. Кринкевича стала собственностью государства и была передана в ведение Губернского совета народного хозяйства Всероссийского бюро химической промышленности с числом рабочих 290 чел. Непосредственное руко-

водство ею осуществлял бывший управляющий К. К. Макурин, назначение которого на должность директора было вынужденным. Без него, единственного специалиста-химика, фабрика не смогла бы работать.

Кроме того, ощущался отток рабочих с фабрики. Проведя ряд мероприятий, администрация смогла стабилизировать сложившуюся ситуацию. В 1922 г. на фабрике работало около 310 чел., а валовый выпуск продукции в этот год составил 14 349 ящиков спичек. В стране вводилась НЭП.

Чтобы увеличить производительность труда, вводится натуропрерывование. За перевыполнение сменной нормы рабочим выдавали из кооператива дополнительную мануфактуру – обувь, соль, мясо и т. д. Одновременно с этим усиливается борьба с прогулами, нерациональным использованием сырья и оборудования, участвовавшими в кражами готовой продукции и инструментов. На фабрике вводится товарищеский дисциплинарный суд.

За весь период гражданской войны фабрика останавливалась несколько раз, но, в основном, не прекращала работу и не претерпела сколько-нибудь значительных изменений. Единственное, что сказалось на работе оборудования, – станочный парк не обновлялся с 1915 г.

В первые послевоенные годы в России не было отечественного спичечного машиностроения. Покупать же станки за границей было невозможно, поэтому станки стали ремонтировать своими силами.

В 1923 г. Усольская государственная спичечная фабрика увеличила выпуск продукции с 1 248 ящиков до 3 312 ящиков спичек. Но реализация продукции шла медленно. Фабрика несла убытки. Решением Иркутского губсовнархоза в мае 1923 г. фабрика была остановлена на срок с 15 июня по 1 октября 1923 г. Дополнительно установили несколько моторов и других облегчающих работу приспособлений.

Кроме технических трудностей восстановительного периода фабрика испытывала и материальные. Если во время гражданской войны она работала, как могла, то, начиная с 1920 г., был определен государственный план, который необходимо было выполнять. Наладить же плановый выпуск продукции было чрезвычайно трудно. Недостаток сырья и топлива привели к тому, что в 1920–1923 гг. фабрика не выполнила план. В октябре 1922 г. было выработано 3 000 ящиков спичек. А за год было выпущено 39 956 ящиков.

Чтобы ускорить доставку топлива и сырья для фабрики, администрация, при поддержке партийной и профсоюзной организаций, решает провести железнодорожную ветку от линии: станция «Ангара» – соль- завод. Этот подъездной путь строился всем коллективом фабрики в нерабочее время и во время субботников.

Железнодорожная ветка дала возможность получать материалы прямо ко двору с любого конца страны. Однако получать пока было нечего. Если раньше фабрика работала на привозном высокого качества заграничном химическом сырье, то теперь оно не поступало, а собственные химические заводы еще не были восстановлены. К. К. Макурин нашел химические заменители из местного сырья и путем их комбинации кое-как обеспечивалось массовое производство.

Низкокачественные химикаты не позволяли выпускать спички хорошего качества, а это в свою очередь сказывалось на их сбыте. Продукция Усольской фабрики с самого пуска ее после Октябрьской революции не пользовалась успехом у покупателей при всей дефицитности товара.

С 1924 г. профсоюзная организация проводит ряд мероприятий для рабочих: организует ликбез, амбулаторию, детский сад и т. д.

Увеличивается на фабрике и заработка плата: если в апреле 1925 г. она составляла 36 руб. 86 коп., то в октябре 1925 г. – 42 руб. 50 коп.

Во второй половине 1925 г. фабрика перешла на шестидневную рабочую неделю, при восьмичасовом рабочем дне, а в субботу смена длилась шесть часов. Была принята новая норма выработки: 16 – ящиков в восьмичасовой рабочий день и 12 – ящиков в шестичасовой рабочий день (в субботу).

Пережив особенно тяжелые годы восстановления разрушенного хозяйства в годы Гражданской войны, с 1925 г. фабрика начинает работать в полную нагрузку. Коллектив фабрики приложил все свои усилия и вывел производство из разрухи. Себестоимость ящика спичек постепенно понижается, составив в октябре 1924 г. 7 руб. 07 коп. Выпуск продукции приближается к довоенному 1913 г., а их качество неуклонно повышается. Продукция фабрики, кроме Иркутской губернии, отправлялась в близ лежащие губернии, в Забайкалье и на Дальний Восток.

В 1925 г. фабрика становится участницей международной выставки в Харбине (Китай).

В 1926 г. имеющееся фабричное оборудование заменяют станками, пришедшими с Томской спичечной фабрики «Сибирь». Установка вновь пришедших котлов и машин была ускорена местными рационализаторами, которые внесли при монтаже ряд дальних усовершенствований. Много сделал в это время, механик фабрики П. А. Мельников, получивший несколько патентов и грамот за свои изобретения.

В 1927 г. решением совнархоза Иркутской области Усольская спичечная фабрика была включена в «Общероссийский спичечный синдикат». Это облегчило получение химикатов и сбыт продукции.

В связи с объединением спичечных фабрик в синдикат была упорядочена и реализация продукции. Внутренний рынок был разделен на сферы влияния, а поставки за границу зависели от качества продукции. После Харбинской выставки «Советско-монгольский деловой клуб» предлагает продажу в Монголию и Китай спичек фабрики «Байкал».

Уже с первых лет первой пятилетки на многие спичечные фабрики страны начинает поступать новое оборудование. 1934 г. был первым годом второй пятилетки. Если основной задачей первого пятилетнего плана было строительство и ввод в действие новых предприятий и оборудования, то на вторую пятилетку ставилась задача их освоения. Мероприятия, проведенные на фабрике в конце первой пятилетки, уже с самого начала второго пятилетия дали ощутимые результаты. Поновому организованный труд и его прогрессивная оплата стали хорошим стимулом повышения производительности труда.

В стране в этот период набирает темпы стахановское движение. Социалистическое соревнование открыло неисчерпаемый источник творческой инициативы. Своей работой первые стахановцы фабрики – Г. Кузнецова, Т. Хомколова, А. Уточкина, Г. Курышева и другие показывали пример нового отношения к труду. В соревновании же за достойную встречу 17 годовщины Октября включились не только отдельные работники, но и целые бригады, коллективы цехов. Ударники труда регулярно поощрялись администрацией фабрики премиями и почетными грамотами, их фотографии и портреты вывешивались на Доску Почета.

В марте 1936 г. решением Наркомлеса Усольская государственная спичечная фабрика закрылась. Сотни рабочих вынуждены были искать новое место работы. На месте бывшей спичечной фабрики с максимальным использованием имеющихся помещений было начато строительство фанерного завода с годовой мощностью 22 тыс. м³ фанеры. Кроме того, в специально открытом цехе – товаров широкого потребления – должна была изготавляться мебель и другая продукция из отходов производства. Территория фабрики была значительно расширена. Сразу же после демонтажа и отправки спичечного оборудования на Томскую фабрику «Сибирь» началась установка станков для фанерного производства.

В конце 1938 г. все строительные и монтажные работы были закончены и 1 января 1939 г. фанерный завод № 37 «Байкал» вступил в строй действующих и вошел в подчинение Государственному всесоюзному фанерному тресту Наркомата лесной промышленности.

На предприятии трудились 228 рабочих. За год работы, при недостатке древесины и неосвоенности оборудования, фанерный завод все же дал народному хозяйству 8 098 м³ фанеры.

Закрытие спичечной фабрики в городе Усолье сильно сказалось на обеспечении спичками Иркутской и соседних областей и Наркомлес отдает приказ о возобновлении спичечного производства в Усолье. Реконструкция и переустройство пущенного год назад завода приводит к созданию новой фанерно-спичечной фабрики «Байкал» с годовым выпуском спичек в 311 тыс. ящиков. Оборудование вновь возвращается на фабрику.

В 1941 г. страна превратилась в военный лагерь.

22 июня 1941 г. по цехам фабрики прошли митинги. В своих выступлениях рабочие выражали готовность встать на защиту Родины и своим трудом еще больше крепить военную мощь страны

За первое полугодие 1941 г. более 4 тыс. рабочих города ушли на фронт, 350 усольчан выехало на строительство железной дороги.

В первый год Великой Отечественной войны из коллектива фабрики на фронт ушло около 150 чел. С июля по ноябрь 1941 г. для пополнения рабочей силы на фабрику было принято 72 женщины. Производственный план последней недели июня по выпуску спичек и фанеры коллектив фанерно-спичечной фабрики перевыполнил. Наивысшую производительность труда (230 %) показал за эти дни рабочий фанерного завода Василий Степанчук. У многих работниц автоматного цеха средний показатель за шестидневку составил 147 %. Рабочие приняли решение до конца войны отчислять в фонд обороны СССР ежемесячно свой двухдневный заработок.

21 июля 1942 г. фабрика получает оборонный заказ. Начинается массовый выпуск деревянных корпусов для противотанковых и подводных мин и рифленых аккумуляторных шпон.

Созданные в июне-июле 1941 г. комсомольско-молодежные бригады О. Богдановой, С. Макаровой, П. Галимовой, К. Шишаниной всю войну работали, выполняя по 2–3 нормы.

В 1942 г. коллектив фабрики пополнился эвакуированными из западных областей рабочими. Сюда прибыли трудящиеся спичечных фабрик «Волна – революции» (Белоруссия), «Пролетарское знамя» (город Чудово), имени Ленина (город Грузино, Ленинградская область).

В 1943 г. при фабрике была создана школа ФЗО для обучения подростков основным профессиям. Многие женщины освоили профессии издавна считавшимися мужскими – лущильщиков, монтеров-наладчиков, машинистов набивных и коробоклеильных машин. Рабочий день в цехах увеличился до 11–12 ч.

На фабрике в основном работали женщины, молодежь, дети. И этот коллектив, преодолевая все трудности, своевременно выполнял заказы оборонной промышленности.

Часто на фабрике не хватало электроэнергии, воды. Не считаясь ни с чем, после 12 ч работы на фабрике рабочие шли на разгрузку барж и работали по-ударному.

Социалистическое соревнование, развернувшееся по всей стране под лозунгом «Все для фронта, все для Победы!», было подхвачено рабочими комбината. Трудовой героизм в годы войны становится массовым явлением.

В первые дни войны в городе развернулось патриотическое движение «Одеть каждого бойца». Рабочие фабрики активно поддержали это движение. В августе 1941 г. рабочие фабрики передали в фонд обороны 3 700 руб., 900 комплектов одежды и обуви, на 1 000 руб. подарков.

В годы войны почти каждую неделю на территории фабрики и в городе проводились субботники и воскресники, в которых принимали самое активное участие как работники фабрики, так и их дети. Все вырученные в эти дни средства направлялись в помощь Красной Армии.

В годы войны появились новые формы и методы повышения эффективности общественного производства: с 15 января по 15 февраля 1945 г. был проведен месячник по экономии топлива, пара, электроэнергии. Сэкономленные деньги в сумме 620 руб. были отправлены в фонд обороны страны.

За годы войны трудовой коллектив фанерно-спичечной фабрики «Байкал», в котором работали 430 чел., из которых 305 были стахановцы, дал стране 499 860 ящиков спичек, 15 277 м³ фанеры, большое количество корпусов для подводных и противотанковых мин.

50 членов коллектива фабрики были награждены медалью «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны». Среди награжденных были лучшие производственники комбината – Д. Минакова, Р. Кулакова, Ф. Сергеева, а также служащие: П. Никонов, М. Паркман и др.

За годы Великой Отечественной войны на фронт из стен фабрики ушло более 350 чел., многие из них прославили свое имя и родное предприятие своей храбростью, мужеством и отвагой.

Машинист соломкорубного станка В. С. Калентьев в июне 1941 г. был призван в Красную Армию. Сражался Виктор Степанович в осажденном Сталинграде, принимал участие в штурме и взятии города-крепости Кенигсберга.

Монтер-наладчик Валерий Яранцев принимал участие в прорыве блокады Ленинграда. За героизм и мужество награжден двумя орденами Красной Звезды, орденом Отечественной войны 1 степени, медалями

«За оборону Сталинграда», «За оборону Ленинграда», всего 18 правительственные наград.

Кочегар Анатолий Науменко воевал с 26 июня 1941 г. по 1945 г. За ратный подвиг награжден орденами Славы: 1 степени – за взятие Берлина, 2 степени – за взятие Варшавы, 3 степени – за освобождение Молдавии, орденом Красной Звезды – за форсирование Вислы, а также медалями. После демобилизации вернулся в родной город на родное предприятие, где и трудился до 1968 г. Все, что смогли, сделали люди для Победы!

Летом и осенью 1945 г. на фабрику стали возвращаться демобилизованные с войны. Среди них специалисты высокой квалификации – Г. Кузнецов, К. Шеметов, А. Науменко, А. Агеев. Возвращались и другие специалисты: слесари, механики, машинисты.

Окончание Великой Отечественной войны позволило перейти к мирному строительству. К началу 1946 г. фанерно-спичечная фабрика «Байкал» завершила переход на выпуск гражданской продукции.

Получив плановое задание, актив фанерно-спичечной фабрики мобилизует все силы на его выполнение. С возвращением из рядов Красной Армии специалистов улучшилось наблюдение за оборудованием, что сказалось на работе всего предприятия. За 1946 г. фабрикой было выработано спичек 38 949 ящиков, фанеры – 1 754 м³. В течение первой послевоенной пятилетки фабрика получила оборудование, было закончено строительство котельной и электростанции. Установка новых котлов разрешила проблему парового снабжения фанерного цеха. К 1950 г. выпуск спичек по стране достиг довоенного уровня.

Большое значение в деле увеличения выпуска продукции в годы послевоенной пятилетки имело обновление оборудования, начавшееся в 1951 г. Наряду с отечественным оборудованием фабрика получает автоматы и станции из-за границы. Коробоклеильные машины (внутренний коробок) были привезены по reparации из Германии, два спичечных автомата «Фойта» – из Японии, семь набивочных машин были изготовлены в Германии.

Возрос профессиональный уровень инженерно-технического персонала. Общее руководство ими осуществлял технический совет во главе с главным инженером. Важным условием увеличения выпуска продукции являлись мероприятия по режиму экономии путем укрепления хозрасчета цехов, лучшего ведения лицевых счетов, усиления рационализаторской работы. Немаловажную роль играло и соцсоревнование. Лучшими по фанерно-спичечной фабрике в тот год были бригады А. Губайдуллина, М. Харлапанова, Ф. Сергеевой, В. Литвинцева, Р. Кулаковой и др.

Ко второй половине 1950-х гг. фанерно-спичечная фабрика «Байкал» становится крупнейшим предприятием Сибири. Она выпускала в год до 55 м³ фанеры, 470 тысяч ящиков спичек (в каждом ящике четыре обычных с наполнением по 3 тысячи коробков) и 42 тыс. м³ древесно-стружечных плит для мебельной промышленности, товаров народного потребления – более чем на 5 млн руб. ежегодно.

Республики Средней Азии, Закавказья, Украины, а также РСФСР становятся потребителями продукции комбината, всего было 148 потребителей.

В этот же период осваивается и набирает темпы новая линия по производству фанеры большого формата из лиственницы. Освоение данного производства открыло выход предприятию на международный рынок.

В 1960-е гг. фанерно-спичечная фабрика «Байкал» получила название фанерно-спичечный комбинат «Байкал» (ФСК). На комбинате произошли большие изменения. Особое внимание следует обратить на техническое оснащение его новейшим оборудованием.

И все-таки много ручного труда осталось на операциях, связанных с транспортировкой материалов и полуфабрикатов. Здесь огромную помощь оказывали рационализаторы комбината. Слесарь отдела главного механика Федоров предложил конструкцию загрузочного транспортера для подачи соломки в сушильный аппарат. Его предложение было внедрено в производство и повысило производительность труда на 2,5 %.

В 1960 г. по постановлению ЦК КПСС и Совета Министров СССР начался перевод работы комбината на семичасовой рабочий день и упорядочение системы заработной платы. Для этого были изменены нормы выработки, внедрена передовая технология производства спичек и новая техника. Все это позволило значительно увеличить производительность труда. В 1961 г. ее прирост только на 1 % дал увеличение выпуска валовой продукции по комбинату на 20 тыс. руб., а экономия, полученная от снижения себестоимости, составила 46 тыс. руб.

1 октября 1962 г. решением Иркутского совнархоза фанерно-спичечный комбинат и Усольская мебельная фабрика были объединены и переданы в ведение управления деревообрабатывающей и мебельной промышленности. Слияние двух родственных предприятий имело большое значение в деле снижения себестоимости мебели.

В цехах между рабочими шло социалистическое соревнование. Принимались бригадные и индивидуальные подряды. Имена передовиков знал весь коллектив. В те годы славились самоотверженным трудом А. К. Губайдулин, М. А. Харлапанов, Т. К. Миндубаева, Д. М. Барабако, Л. У. Жук и др.

С 1962 г. пар и горячую воду комбинат стал получать от ТЭЦ завода горного оборудования. Улучшились условия работы. К 1968 г. в цехах комбината было смонтировано три транспортера, это позволило ликвидировать не только различные ручные операции, но и устранить сильный шум в цехе. Было поставлено несколько станков в лущильное отделение, в том числе новый пресс – результат рационализаторского предложения А. Науменко.

В 1973 г. состоялся районный слет передовиков. На слете подводились итоги работы, делились опытом, принимали новые повышенные социалистические обязательства. На этом слете присутствовала делегация передовиков ФСК «Байкал», в ее состав вошли М. Шамсутдинов, Р. Шваева, А. Третьякова, М. Марков, Л. Сальников, М. Мурзин.

К концу 60-х гг. ХХ в. на комбинате стали вводиться новые мощности, наращивался выпуск продукции. Начались годы расцвета ФСК «Байкал». В декабре 1976 г. был сдан в эксплуатацию еще один цех древесно-стружечных плит, впоследствии – цеха № 2 и 3 мощностью 35 тыс. м³ в год. В помещении старого фанерного цеха было смонтировано оборудование для производства спичек. Новое спичечное производство запустили в 1971 г.

В каждом цехе был создан профсоюзный комитет. Значительно улучшилась моральная атмосфера в коллективе, сократилось количество пьяниц и прогульщиков.

Огромную роль в повышении квалификации рабочих, закреплении их на производстве сыграло введение дополнительных материальных стимулов: начисление премий до 40 % к заработной плате. Среднемесячная заработная плата работников комбината в этот период составляла 210–215 руб.

В начале 1980-х гг. был разработан и введен в действие план технического перевооружения ФСК «Байкал». План предусматривал ряд мероприятий по замене физически изношенного и морально устаревшего оборудования современной техникой, было намечено внедрить передовые формы организации труда, сократить до минимума ручной труд. Осуществление этой программы позволило демонтировать четырнадцать станков устаревших конструкций и установить пять самых современных машин СПКВ-10 по изготовлению внутреннего спичечного коробка, что позволило высвободить более 20 чел., а производительность труда увеличилась на 10 %.

В 1980–1986 гг. основные производственные фонды комбината были обновлены на 900 тыс. руб. Рабочие осваивали новую технику.

1987 г. на комбинате проведена аттестация бригадиров и мастеров на рабочих собраниях. В условиях гласности были проведены выборы

начальников цехов. На комбинате в 1988 г. работали 17 бригад, численность сотрудников составляла 685 чел. В бригадах с начала 1980-х гг. применялись элементы хозрасчета.

1988 год для ФСК «Байкал» был юбилейным. Торжество, посвященное 100-летию комбината, было проведено 13 ноября 1988 г. в актовом зале. Торжественную часть собрания открыл директор комбината Олег Иванович Пименов, который в своей короткой речи поздравил работников комбината с юбилеем, отметил передовиков производства. Во второй части собрания лучшим работникам вручались награды: шесть человек получили министерские Почетные грамоты с денежной премией в 70 руб. и медали «Ветеран труда». Большому количеству рабочих были вручены местные Почетные грамоты, медали «Ветеран труда» и денежные премии в 40 руб. В честь 100-летия ФСК «Байкала» был открыт его исторический музей. Его основала Мария Александровна Тараканова.

Торжества, посвященные 100-летию комбината, совпали с трехлетием перестройки. Во второй половине 1980-х гг. основной продукцией становится древесно-стружечная плита, а спички уже не являлись рентабельной для предприятия продукцией.

Стала сказываться и нехватка сырья. По этой причине оборудование простоявало. Из-за простоев оборудования снизилась заработная плата. Рабочие объявили забастовку.

Произошло это 7 июня 1989 г. Вторая смена отказалась работать. Об этом инциденте было доложено начальнику цеха В. Бутуаеву и директору комбината О. И. Пименову. Выступая перед рабочими, директор комбината сказал, что не может в данное время повысить заработную плату и предложил «свернуть» забастовку и приступить к работе. Рабочие категорически отказались. Спичечное производство простояло ровно сутки. Затем забастовка была прекращена. После забастовки стали платить рабочим по другой схеме, это было связано с инфляцией рубля и сменой денежных знаков в стране. Заработная плата стала повышаться.

Последний коммунистический субботник был посвящен 120-летней годовщине со дня рождения В. И. Ленина. На субботник пришла половина работающего на комбинате коллектива. В этот день рабочие комбината заработали и передали в фонд мира 4 260 руб.

В 1991 г. предприятие перешло на новую экономическую систему. В 1992 г. было получено согласие на монтаж оборудования шведской фирмы «Аринко» на спичечном производстве. Оборудование было куплено за валюту, вырученную от продажи широкоформатной фанеры в Италию и Францию.

3 ноября 1992 г. на основании постановления главы администрации города Усолье-Сибирского № 1237 комбинат был переименован в акционерное общество открытого типа «Байкал». В этот период была предложена покупка акций. После приватизации в цехах перестали проводиться соревнования между рабочими за звание лучшего по профессии, были отменены торжественные собрания, не стали отмечать праздники и премировать передовиков производства, с Доски Почета сняли портреты ветеранов труда бывшего ФСК «Байкал».

В 1993 г. под сокращение пошли пенсионеры (около 120 чел.). Второе сокращение произошло на рубеже 1994–1995 гг. из-за остановки спичечного производства. Было уволено 60 квалифицированных рабочих.

Заработную плату специалистам задерживали. Чтобы удержать коллектив, меняли фанеру и древесно-стружечную плиту на продукты питания и промышленные товары, которые выдавали под заработную плату.

В январе 1995 г. цеха были в очередной раз остановлены на 3 мес. В цехах установили паровые котлы, которые работали не на угле, а на электричестве. После остановки цеха № 4 многие рабочие были отправлены в отпуск без содержания, многих перевели в другие цеха.

В 1995 г. были ликвидированы лаборатория и отдел технического контроля. На основании приказа АООТ «Байкал» от 16 июля 1996 г. спичечная фабрика «Байкал» была зарегистрирована как дочернее предприятие АООТ «Байкал».

Нелегко было восстанавливать производство, которое почти 1,5 года практически не работало. Было разморожено все оборудование, не хватало осины, картона, химикатов. В январе 1997 г. постарались выпустить первую партию хозяйственных коробок, наладили производство палочек для мороженого. Предприятие пошло на подъем, получило возможность развиваться, но руководство бывшего комбината отключило спичечникам электроэнергию. Вновь производство было остановлено.

В первой половине 1997 г. комбинат был остановлен полностью. АООТ «Байкал» прекратил свою деятельность.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Белоусова В. С. Лесная промышленность Иркутской области / В. С. Белоусова // АН СССР Восточно-Сибирский филиал. – Иркутск : Иркутское кн. изд-во, 1955. – 103 с.
2. Винокуров М. А. Экономика Иркутской области. В 2-х томах / М. А. Винокуров. – Иркутск : Облмашинформ. – 1998. – Т. 1. – 275 с. ; Т. 2. – 1999. – 310 с.

3. ГАИО. Ф. 160 (1864–1920 гг.); Ф. 163 (1856–1903 гг.); Ф. р-145 (1917–1922 гг.); Ф. р-218 (1918–1929 гг.); Ф. р-2679 (1937–1957 гг.); Ф. р-848 (1937–1940 гг.); Ф. р-2688 (1958–1963 гг.); Ф. р-2783 (1963–1965 гг.); Ф. р-38 (1920–1991 гг.); Ф. р-38 (1992–2001 гг.)
4. Давыдов В. Спичечная промышленность / В. Давыдов, С. Попов. – М., 1974. – 175 с.
5. Кассин П. И. Иркутская область / П. И. Кассин. – Иркутск : Иркут. обл. изд-во, 1939. – 98 с.
6. Кузнецов И. И. Восточная Сибирь в годы Великой Отечественной войны / И. И. Кузнецов. – Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1974. – 510 с.
7. Ленинский путь. 1960; 1969; 1971; 1978; 1987; 1988; 1989.
8. Материалы музея города Усолье-Сибирское (документы, воспоминания, фотографии).
9. Слово. 1993.
10. Усольские новости. 2004.
11. Усольская городская газета. 2000.
12. Хрестоматия по истории Иркутской области / ред. А. П. Косых ; сост. С. Б. Каминский [и др.]. – 2-е изд., испр. и доп. – Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1969. – 411 с.
13. Шаманский В. Ф. Усолье-Сибирское / В. Ф. Шаманский. – Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1994. – 220 с.

УДК 625.11

В. Г. Третьяков, А. В. Хобта*

ИЗ ИСТОРИИ ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫХ РАБОТ ПРИ СООРУЖЕНИИ ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ

В статье рассматривается история подготовки к сооружению Транссибирской магистрали. Затрагиваются проблемы, с которыми сталкивались специалисты при изучении возможностях железнодорожного строительства в Сибири. Отмечаются те изменения в жизни края, которые последовали за сооружением магистрали.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: *история России, железнодорожное строительство, Транссибирская магистраль, опыт эксплуатации социотехнической системы.*

V. G. Tretyakov, A. V. Hobta

FROM THE HISTORY OF PREPARATORY WORK FOR THE CONSTRUCTION OF THE TRANS-SIBERIAN RAILWAY

The history of preparations for the construction of the Trans-Siberian Railway is under consideration. Questions are raised about the possibilities of railway construction in Siberia. There are those changes in the life of the region that followed the construction of the Trans-Siberian Railway.

KEYWORDS: *history of Russia, railway construction, Trans-Siberian Railway, experience of exploitation of the socio-technical system.*

Строительство железной дороги через Сибирь до берегов Тихого океана является самым выдающимся рукотворным событием конца XIX и начала XX в. Решиться на такое грандиозное строительство мог только человек дальновидный, глубоко понимающий роль железнодорожного транспорта в мировой экономике и умеющий определять стратегическую перспективу развития экономики государства на многие годы вперед. Таким человеком стал император России Александр III. Именно он

* **Третьяков Валерий Григорьевич**, доктор исторических наук, профессор Иркутского государственного университета путей сообщения;
Хобта Александр Викторович, кандидат исторических наук, заместитель директора музея истории ВСЖД – филиала ОАО «РЖД».

распорядился, чтобы предложения иркутского и приамурского генерал-губернаторов о необходимости строительства железной дороги в Сибири А. П. Игнатьева и А. Н. Корфа были обсуждены в комитете министров на особом совещании высшего руководства страны. 6 июня 1887 г. было принято ответственнейшее решение о необходимости постройки Сибирской железной дороги [1, с. 86–87].

Одной из важнейших особенностей проведения всех подготовительных и строительных работ для сооружения железных дорог в Сибири является очень длительная продолжительность этих работ. Подготовка к строительству Сибирской железной дороги заняла более 50 лет. Первые предложения о ее сооружении появились еще в первой половине XIX в. В 1837–1838 гг. инженер путей сообщения М. И. Богданов предложил вначале построить в Сибири на границе с Китаем временную небольшую железную дорогу в районе Кяхты – Усть-Кяхты, чтобы убедиться в ее выгодности. После приобретения опыта и успешной ее работы можно, по мнению Богданова, было бы приступить к строительству магистральной линии. Такие предложения были изложены им в записке по итогам изысканий удобного сухопутного тракта от Иркутска вокруг Байкала до Кяхты. В литературе имеются сведения, что Богданов же предлагал построить железную дорогу от Нижнего Новгорода до Кяхты. Во всех проектах Кяхта рассматривалась обязательным пунктом прохождения железнодорожной линии. В то время Халха (Монголия) входила в состав Китая, и Кяхта находилась на российско-китайской границе. Поэтому посредством устройства такой дороги Нижегородская ярмарка могла быть соединена с Китаем. В 1838 г. предприниматель Н. С. Мордвинов, активный сторонник строительства железнодорожных линий в России, предложил построить целую сеть железных дорог, соединявших Москву, Нижний Новгород, Казань, Омск, Томск, Иркутск. Таким образом, уже тогда Иркутск рассматривался как будущий крупный железнодорожный узел.

В 1857–1858 гг. по поручению генерал-губернатора Восточной Сибири Н. Н. Муравьева военный инженер Д. И. Романов произвел изыскание и составил проект проведения железной дороги от Амура до залива Де Кастири в Охотском море. Дело в том, что когда в 1850 г. присоединили к России устье Амура, были предприняты несколько экспедиционных сплавов вниз по Амуру с участием самого Н. Н. Муравьева. В ходе этих экспедиций выяснилось, что Амурский лиман весьма неудобен для захода судов. Было предложено использовать в качестве гавани залив Де Кастири в Татарском проливе и соединить его колесной дорогой с поселком Софийск на Амуре, а позже построить здесь железную дорогу.

Д. И. Романов широко опирался в своих проектах на американский опыт упрощенного строительства железной дороги. Он доказывал, что этот метод позволяет строить железные дороги в 2,5 раза дешевле, чем в России. Романов писал тогда, что если в России начнут использовать американский метод, то, так же как и в США, Сибирь будет изрезана железными дорогами по всем направлениям, и это дополнит систему водных путей, которой так щедро наградила природа Северную Азию.

Уже первые предложения о железнодорожном строительстве в Сибири породили поток многочисленных обращений зарубежных предпринимателей, стремившихся получить концессии на постройку с последующей эксплуатацией. Так, английский инженер Дуль предложил проект конно-железной дороги от Нижнего Новгорода через Казань, Пермь и далее к Амуру и Тихому океану [2, с. 11]. В марте 1857 г. генерал-губернатор Н. Н. Муравьев получил ходатайство американского гражданина Коллинза, возвращавшегося через Сибирь на родину и предлагавшего образовать акционерную компанию для постройки железной дороги от Иркутска до Читы, а затем продолжение ее до тихоокеанского побережья. На запрос Муравьева в Петербург незамедлительно ответили, что просителя следует в самых учитывых и лестных выражениях известить об отказе, так как условия, предложенные Коллинзом, ставят Сибирь в зависимость от иностранцев, особенно вредную в отношении североамериканцев.

В следующем 1858 г. англичане Морисон, Гори, Слэйг предложили Министерству путей сообщения образовать акционерную компанию для сооружения железной дороги от Нижнего Новгорода до берегов Татарского пролива [3, с. 13].

На местах вопрос о сооружении железнодорожной линии также был предметом дискуссий. В 1858 г. в Иркутских губернских ведомостях неоднократно писалось о том, что уже настало время говорить и писать о Сибирской железной дороге и стремиться к выполнению этого великого дела. В статьях предлагалось провести такую дорогу по главному Сибирскому гужевому тракту от Тюмени до Иркутска, а затем вокруг Байкала до Кяхты и Амура. В этом же году вышла и брошюра Д. И. Романова «О Сибирской железной дороге», которая значительно усилила интерес российской и иностранной общественности к сибирским железным дорогам [4, с. 103].

Ни для кого не было секретом, что проведение железнодорожной магистрали в богатом ресурсами, но малообжитом крае с неразвитыми коммуникациями имеет стратегический характер, создает условия для господства над прилегающими к ней территориями. При этом планы широкого американского проникновения на отдаленные рубежи России

были хорошо известны русскому правительству. Россия и Америка со-перничали на мировых рынках сельхозпродукции, и проведение Сибирской железной дороги серьезно усиливало конкурентоспособность русских товаров. Указанные обстоятельства побуждали уклоняться от прямого иностранного участия в сооружении Транссиба. Вместе с тем вырабатывались подходы, основанные на широком привлечении и использовании всего зарубежного опыта железнодорожного строительства. Вполне естественно стремление американских предпринимателей вкладывать свои капиталы в железные дороги Сибири. Предложений от промышленников и банкиров поступало много, но Россия их деликатно отклоняла.

В печати постоянно отмечалось, что иностранные промышленные компании и отдельные предприниматели предлагают свои услуги и капиталы для сооружения железных дорог в Сибири. Особенно выделялось, что американские бизнесмены стремятся получить в России железнодорожные концессии, добиться монопольной торговли с Сибирью и эксплуатировать ее природные богатства. И как вывод отмечалось, что сооружение железных дорог в Сибири за счет собственных средств является для России более выгодным и безопасным [5, с. 24].

В 1890 г. в Петербурге вышла брошюра «Несколько слов о сибирской железной дороге», подготовленная в Иркутске. В заключительной ее части подчеркивалось: «По нашему глубокому, незыблемому убеждению Сибирская железная дорога – это несокрушимый памятник культуры XIX в., это проявление русского национального величия, это исполнение нравственного долга современников перед лицом грядущих поколений, это одна из лучших страниц современной русской истории, это вступление на порог двадцатого столетия» [5, с. 24].

После поражения России в войне с Японией и финансового ослабления Японии правительство и деловые круги США предложили проект проведения железной дороги через Аляску в северо-восточную Сибирь. Также предлагали они купить Транссибирскую железную дорогу, интернационализировать КВЖД и железные дороги в Северном Китае. Американцы откровенно стремились захватить в свои руки большинство железнодорожных и водных путей сообщения Сибири. Однако на государственном уровне все эти предложения также отклонялись.

Финансовые круги США предлагали несколько вариантов строительства железных дорог в Сибири за счет американского бизнеса. Так, в мае 1890 г. американский генерал Беттерфилд обратился к Министерству финансов России с предложением образовать комитет по строительству и эксплуатации сибирских железных дорог на основе гарантии правительства России в течение 80 лет ее эксплуатировать. Кроме этого

он просил разрешить беспошлинно ввозить все материалы для строительства этой дороги. Александр III поручил министру финансов деликатно отклонить эти предложения [6, с. 176].

Вопрос о Сибирских железных дорогах снова активно начал обсуждаться в 1870–1880 гг., особенно после проведения 1884 г. Уральской железной дороги от Екатеринбурга до Тюмени. Многочисленные проекты строительства Сибирской железной дороги рассматривались как в правительственные, так и в научных кругах. Публиковались книги, брошюры, статьи в журналах и газетах.

Особое внимание было обращено на достижения западноевропейских и особенно североамериканских железнодорожников. Первоначально железнодорожное строительство сосредоточилось в наиболее развитых странах: Великобритании Франции, Германии, США. В 1860-е гг. на эти четыре страны приходилось почти 90 % железнодорожной сети мира. Уже тогда поражали темпы развития железнодорожного транспорта в США, где с 1850–1860 гг. было построено 34,8 тыс. км новых линий. Еще больше мир был удивлен темпами строительства железных дорог в США в 1870–1880-е гг. За это десятилетие в США было построено 117,7 тыс. км железных дорог, т. е. почти 12 тыс. км в год, а в России вместе с Финляндией – 23 429 км [7, с. 16–21].

В середине 1880-х гг. XIX в. протяженность железнодорожной сети США превышала аналогичные показатели в России в 6,5 раз. По подсчетам петербургского профессора И. Х. Озерова, к 1900 г. примерно 1/7 часть национального богатства Соединенных Штатов была заключена в железных дорогах. В Канаде завершалось сооружение Тихоокеанской железной дороги, пересекавшей материк от Ванкувера до Галифакса. Все это заставляло пристально изучать заокеанский опыт. К тому же многими весьма охотно воспринимался тезис о схожести условий России и Америки.

По поручению императора России Александра III, инициатора строительства Транссиба, проблемы сооружения Транссибирской железной дороги изучались императорским Русским техническим обществом (ИРТО). В 1890 г. это общество создало специальную Комиссию по вопросу о железной дороге через всю Сибирь. В комиссию входили: А. Н. Гончаров – председатель, Н. А. Белелюбский, М. Н. Чериванов, Я. И. Гордиенко, С. М. Житков, И. В. Мушкетов, М. И. Анненков. Комиссия из своего состава образовала три подкомиссии для определения наиболее целесообразного направления и разработки способов строительства дороги. Эта комиссия особое внимание уделяла изучению и применению опыта железнодорожного строительства, накопленного в

других странах. Это было достаточно сложное дело, споры шли почти по всем вопросам изысканий, проектирования и сооружения магистрали.

Серьезные разногласия возникли сразу же и по вопросам строительства Транссиба. Часть российских инженеров, побывавших в США и Канаде, идеализировали опыт строительства в этих государствах. Они докладывали комиссии, что там вначале строили дороги как временные: использовали кривые маломерные шпалы, легкие рельсы, водоснабжение осуществлялось из ручьев и других природных водоемов. Под станции приспосабливали «лесные хижины негров». Мосты и галереи строили из дерева. Когда дорога начинала зарабатывать, тогда уже все постепенно делали капитальным. Опираясь на такой подход, часть российских инженеров предлагали и в Сибири широко использовать деревянные материалы. Конечно, главные вопросы всех этих дискуссий были связаны с проблемой удешевления строительства.

Большинство инженеров положительно оценивали опыт работы канадских железнодорожников на участках с вечной мерзлотой. При устройстве водоснабжения они обогревали трубы внутри галереи. Как положительный был оценен и опыт американских и канадских инженеров-строителей по строительству дороги одновременно от нескольких населенных пунктов. И главное, что для работы в Сибири было важно, использовать опыт не по технически выгодному направлению, а исходя из коммерческих соображений. Ведь такая проблема уже возникала в Сибири при изыскательских работах между Курганом с Омском: с технической точки зрения можно было идти прямо на Омск, там равнинная местность, но решили отклониться на юг, чтобы захватить Петропавловск – лавный рынок степного края в торговле скотом. Исходя из экономических интересов, линию Транссиба также перенесли к южным районам, к Алтаю. Цель этих изменений – скорейшее освоение богатств Западной Сибири.

Длительное время в кругах сибирских обывателей ссылки на американские достижения воспринимались некритично. Многие считали, что вполне достаточно указать на заокеанские примеры, и это само собой снимало все вопросы. Показательна в этом плане аргументация томского гласного А. М. Ермолаева, который в июне 1884 г. подал томскому городскому голове П. В. Михайлову проект железнодорожной линии от Томска до Иркутска через Мариинск. Его не смущало то, что дорогу придется вести по местности «рельефной и малонаселенной», потому как, писал гласный, в Америке это не являлось препятствием. Между тем, приступив к изысканиям Транссиба, инженеры-изыскатели не решились на преодоление Саянских гор, а повели работы вдоль главного сибирского тракта. Томская дума рассмотрела проект Ермолаева в

ноябре 1887 г. после начала правительственные изысканий и отклонила его как технически необоснованный.

Накопление изыскателями знаний привело к более взвешенным оценкам перспектив применения американского опыта в конкретных условиях Сибири. Зазвучали мнения, что «примеры заграничные нам не к лицу», призывы «мерить не на иностранные футы и метры, а на русский аршин». Однако сторонники умеренных подходов к этому опыту отвечали, что «мы ... только рассуждаем о проведении дороги в Сибирь, а там уже проложены дороги в такие местности, в какие мы и не подумали бы вести».

Это вело к расширению базы получения сведений о зарубежном опыте постройки и эксплуатации железных дорог. Источники новых знаний были многочисленны и разнообразны. Русские специалисты посещали международные конгрессы и выставки, знакомились с иностранной технической литературой и переводными публикациями в отечественных изданиях.

В 1880-е гг. русские инженеры регулярно командируются в Америку и привозят оттуда массу технических, экономических и юридических данных, необходимых в работе. Все собранные документы, карты, фотографии поступали на хранение во Временное управление казенных железных дорог и библиотеку Петербургского института инженеров путей сообщения. Американская администрация оказывала активное содействие русским специалистам в осмотре сооружений, сборе необходимых сведений, посещении музеев, библиотек.

Комплекс вопросов, непосредственно связанных с сооружением Транссиба, всесторонне рассматривался на заседаниях ИРТО в 1887–1890 гг. Как уже отмечалось, этим занималась специально созданная Комиссия по вопросу о железной дороге через всю Сибирь. Труды комиссии первоначально выходили в виде приложений к «Железнодорожному делу», а затем были изданы отдельным томом. Итогом работы комиссии стал подготовленный 1 декабря 1890 г. свод заключений и пожеланий, переданных на рассмотрение правительства. Особый интерес, однако, вызывает сам процесс обсуждения различных проблем, отраженный в стенограммах и протоколах. Здесь нередко звучали апелляции к американскому и канадскому опыту, и проводилось сравнение с условиями будущего строительства в России.

Одним из первых вопросов на заседаниях Комиссии ИРТО был вопрос о мировом значении Сибирской магистрали. По мнению инженера Анненкова, строителя Закаспийской железной дороги, «Сибирской дороге предназначено соперничать с другими великими путями» в доставке огромных масс дешевых продуктов на восточные

рынки. А многие ревнители шли еще дальше, утверждая, что магистраль не сможет справиться со всеми международными грузами, которые ей будут предъявлены сразу после открытия. Ими предполагалось, что Транссиб станет важным фактором развития мировой торговли, делового туризма, почты, международных обменов в широком смысле. Более осторожные наблюдатели призывали не преувеличивать роль будущей Сибирской железной дороги, они замечали, что две уже существующие через Америку дороги пока имеют главным образом только национальное значение: «Таково же будет значение и нашей дороги». Между тем, непредвзятый анализ показывал, что поначалу Сибирская дорога, как и канадская, будет работать с преимущественно местными грузами, выполняя роль «обмена товаров между различными по степени культурно-промышленного развития и несходными между собою по климатическим и почвенным условиям сибирскими районами».

Дискуссионным был и вопрос о назначении Транссиба. В зависимости от его решения выстраивалась система технико-экономических параметров как самого пути, так и различных сооружений. Здесь мнения членов Комиссии ИРТО разделились: одни отдавали предпочтение военно-политическим целям магистрали, другие настаивали на приоритете торгово-экономических интересов. При этом и те, и другие ссылались на пример открытой в 1886 г. канадской Тихоокеанской железной дороги. Н. А. Сытенко и М. Н. Анненков утверждали, что её построили в первую очередь по коммерческим соображениям, а подполковник Н. А. Волошинов, представлявший интересы военного министерства, доказывал, что английское правительство преследовало в Канаде стратегические замыслы, желая обеспечить быструю перевозку войск. Вместе с тем, Волошинов признавал, что доходность канадской дороги была обеспечена с самого начала ее эксплуатации.

Безусловно, определяющее значение для проектирования Транссиба имели военно-политические, стратегические соображения. Об этом неоднократно писал и говорил С. Ю. Витте, много сделавший для реализации проекта Сибирской дороги. По замечанию Витте, вообще вся железнодорожная сеть России, особенно на окраинах, в отличие от Америки, где доминировал коммерческий расчет, изначально формировалась под влиянием интересов, далеких от экономики, и это обстоятельство делало ее заведомо дефицитной и убыточной. Однако здесь можно заметить, что при проектировании Транссиба большие усилия были приложены именно к тому, чтобы постройка была экономически обоснованной, а магистраль получила серьезное торгово-экономическое значение.

В Комиссии ИРТО необходимость такого подхода выражал редактор «Журнала МПС» Н. А. Сытенко. В своем выступлении на заседании 20 апреля 1889 г. он говорил, что Сибирская дорога должна быть построена неотложно для удовлетворения стратегическим потребностям и вместе с тем должна быть непрерывною линией для перевозки грузов без задержек. Американская печать также отмечала, что в проекте Транссиба военные цели не являются исключительными, как на Закаспийской дороге, а весомо дополняются торговыми.

Учитывая предполагавшиеся объемы грузооборота, часть членов Комиссии ИРТО настаивала на проектировании более пологих уклонов, чем того требовала инструкция по изысканиям. Поддерживая Анненкова, инженер Л. Ф. Шухтан, в частности, заметил, что «допущение крутых уклонов на линии, предназначенной для большого транзитного движения, – есть ошибка». Против такой постановки вопроса возражал Н. А. Сытенко, который вновь привел в пример канадскую дорогу, где уклоны на горных перевалах доходили до 0,022; (в Сибири – 0,012–0,015), а магистраль тем не менее вполне справлялась с перевозками. По мнению Сытенко, не было никаких оснований менять то, что уже было достигнуто изыскателями сибирской линии в 1887–1888 гг. Начальник этих изысканий инженер Н. П. Меженинов также подтвердил, что канадская дорога представляет образец выгодной эксплуатации в суровом климате и при больших уклонах.

Инженер П. Е. Гронский поднял такой важный технический вопрос о ширине колеи будущей сибирской магистрали. Он ссылался на успехи железнодорожной сети в американском штате Колорадо, которая, хотя и была построена по узкоколейному типу, но имела провозоспособность на уровне лучших линий Европейской России с широкой колеей. Совместно с предпринимателями Зензиновым и Диллениусом инженер П. Е. Гронский настаивал на проведении дополнительных изысканий и перепроектировании Транссиба под узкую колею. По их мнению, такая переделка значительно удешевляла стоимость сооружения, позволяя использовать малые радиусы закруглений и тем самым сократить длину линии, особенно в гористой местности.

В январе 1889 г. Временное управление казенных железных дорог попросило Н. П. Меженинова дать заключение относительно предложений Гронского и его сторонников. Меженинов категорически отказался проводить двойную работу по пересмотру изысканий и вводить казну в новые расходы. Он считал, что сибирская дорога, соединяющая сеть европейских железных дорог с восточным побережьем Азии, будет иметь широкое торговое и государственное значение и как дорога транзитная непременно должна быть ширококолейная.

Что же касается ссылок на зарубежный опыт, то Меженинов заметил, что все главные транзитные линии Америки, связывающие океаны, построены по ширококолейному типу, а узкая колея применялась лишь на боковых ветвях. Члены Комиссии ИРТО почти без прений сошлись на необходимости проектировать для Транссиба общепринятую на русских железных дорогах 5-футовую колею и рекомендовали применять узкую колею только на тех участках, которые не имели транзитной перспективы. Впоследствии известный инженер-путеец В. Н. Образцов отмечал, что здравое размышление не давало права предполагать, чтобы Сибирская магистраль в 6–7 тыс. верст через богатейшую часть России могла существовать как подъездной путь малого транспорта.

Впрочем, ряд ценных достижений американских строителей Комиссия ИРТО настоятельно рекомендовала применять для облегчения и удешевления постройки Транссиба. Огромные лесные богатства Сибири позволяли широко использовать в работах деревянные материалы, как это практиковалось в Америке. Члены комиссии предлагали по образцам железнодорожного строительства на западе возводить эстакады и виадуки вместо устройства высоких и дорогих насыпей, создавать деревянные ограждения от снежных заносов, увеличить количество укладываемых шпал на версту пути, соответственно уменьшая вес рельсов и т. д.

Во время обсуждения определился и ряд особенностей будущего строительства в Сибири. Горный инженер Л. А. Ячевский обратил внимание на то, что строители канадской Тихоокеанской дороги, проведенной южнее 52° северной широты, не сталкивались с явлениями вечной мерзлоты, тогда как в Забайкалье мерзлый грунт наверняка будет сильно осложнять работы по возведению насыпей и фундаментов. По мнению инженера А. И. Урсати, было бы полезно применить канадский опыт обогрева труб внутри галерей при устройстве водоснабжения на вечной мерзлоте.

Однако самые большие проблемы при сооружении Транссиба связывались с изобилием воды в Сибири. Рельсовый путь должен был преодолеть разнообразные преграды: болота и бесчисленные мелкие речки, могучие реки Иртыш, Обь, Енисей, Амур, озеро Байкал. Чисто технические сложности вызывали дополнительные финансовые издержки. Зарубежного опыта такого плана просто не было. Во-первых, на больших реках в Америке предпочитали не строить высоких мостов, необходимых для развития судоходства, а заменять их паромами или временными переправами. Как выяснилось, это не вполне подходит для природных условий Сибири, а также для целей, поставленных перед Транссибом. Во-вторых, американские постройки, особенно мостов, просто

не могли служить образцом, так как по сведениям печати за десять лет с 1878 по 1888 гг., в Соединенных Штатах под тяжестью проходивших поездов обрушился 251 мост, т. е. эти сооружения рушились от того, для чего были предназначены.

Рассматривая вопрос в Комиссии ИРТО, ряд специалистов предлагали на первое время ограничиться устройством паромных переправ через большие реки, а зимой укладывать рельсы прямо на крепкий сибирский лед. Такого рода переправа уже 14 лет действовала на Южно-Канадской железной дороге, о чём сообщил комиссии инженер В. О. Герценштейн. Он же добавил, что Устав общества этой дороги намеренно запрещал строить мост до тех пор, пока дорога не начнет приносить известную прибыль. Основываясь на таких фактах, инженер М. Н. Анненков вообще выступил против мостов на больших сибирских реках. В попытке прояснить вопрос члены Комиссии ИРТО обратились к одному из будущих изыскателей Западно-Сибирского участка Транссиба инженеру А. Ф. Здзярскому, который в конце 1889 г. посещал Канаду. Но Здзярский не смог сообщить ничего существенного, а лишь отметил, что главная линия канадской дороги больших рек не пересекает.

Таким образом, требовалось привлечь все имевшиеся знания о Сибири и выработать самостоятельное решение относительно целесообразности способа пересечения рек. Своёобразие их заключалось в направлении течения с юга на север, в силу чего весенние половодья на этих реках носили сокрушительный характер, сопровождались мощными ледоходами, заторами, значительными изменениями горизонта воды. Для практиков было очевидно, что при таких условиях паромные переправы просто не способны обеспечить непрерывность движения по Транссибу и единовременная затрата средств на более дорогие, но постоянные и надежные мосты в перспективе намного выгоднее. Однако, прежде чем утвердилась эта точка зрения, ее сторонникам пришлось преодолеть долгое и упорное сопротивление. Лишь 27 февраля 1893 г. император Александр III положил конец всем спорам, санкционировав возведение мостов через реки Иртыш, Обь и Енисей. Безусловно, это была победа здравого смысла над слепым копированием чужих образцов [8].

Впоследствии против отождествления сибирских условий с североамериканскими решительно выступил начальник строительства Забайкальского участка Транссиба А. Н. Пушечников, когда возник вопрос о паромной переправе через Байкал.

Средне-Сибирскую и Забайкальскую дороги прерывало озеро Байкал. Для временного соединения этих дорог было решено создать Байкальскую паромную железнодорожную переправу. В начальный пе-

риод сооружения Сибирской железной дороги министром путей сообщения был Аполлон Константинович Кривошеин. 30 августа 1892 г. он был назначен управляющим МПС, с 1 января 1893 г. утвержден в должности министра путей сообщения. Именно по его инициативе при министерстве было образовано Управление по сооружению Сибирской железной дороги [9, с. 113].

А. К. Кривошеин поручил организацию строительства этой переправы, парома-ледокола, устройства молов и пристани начальнику строительства Забайкальской железной дороги А. Н. Пушечникову. Поскольку подобная переправа устраивалась в России впервые, поэтому для ознакомления с аналогичным опытом работы в других странах и регионах зимой 1894–1895 гг. в США и Западную Европу был командирован помощник начальника управления по сооружению Сибирской дороги инженер П. Я. Соколов, которому было поручено проектировать эту переправу. Соколов пришел к выводу, что для Байкала удобнее всего использовать опыт работы паромной железнодорожной переправы между озерами Мичиган и Гурон. Там круглый год функционировала паромная переправа на участке в 12 км с помощью парового парома, принимавшего на себя поезд.

Не побывав на Байкале, Соколов предполагал, что навигацию здесь можно осуществлять с помощью парома-ледокола в течение 9–10 мес. в году. В зимний период, когда толщина льда будет более метра, можно укладывать рельсовый путь и осуществлять движение поездов по льду [10, с. 276–277]. Он предполагал применить конструкцию деревянного парома-ледокола, работающего на этих озерах. Из трех ледокольных паромов Соколов в качестве образца выбрал паром «Святая Мария». Водоизмещение его составляло 3 150 т, длина 92 м, ширина 15,7 м, осадка с полным грузом 5,2 м. Паром имел две паровые машины общей мощностью в 3 750 индикаторных сил, приводившие в движение носовой и кормовой винты; носовой применялся для облегчения движения во льдах, а при их отсутствии снимался. Корпус парохода был выстроен из дуба и в носовой части обшит стальными листами толщиной 5 мм, что позволяло ломать лед толщиной до полуметра. За один рейс паром принимал на своей палубе железнодорожный состав из 18 вагонов [11, с. 285].

Здесь следует подчеркнуть, что к устройству передних винтов на ледоколах пришли случайно. В 1880-х гг. американскому ледорезу пришлось выходить из замерзшей гавани. Он должен был выходить задним ходом, и оказалось, что задней частью он легче прокладывает путь во льду, чем передней. И с тех пор у больших ледоколов начали ставить носовые винты [12, с. 375–377].

П. Я. Соколов, кроме того, изучил возможности судостроительных заводов Америки и Европы, которым можно было бы заказать паром для Байкала. Он собрал подробные сведения о четырех фирмах в Америке, трех в Англии, одной в Голландии, одной в Швейцарии, одной в России (Общество Франко-русских заводов в Петербурге).

18 февраля 1895 г. министр путей сообщения подал в Комитет сибирских железных дорог записку, в которой доложил о результатах изысканий на Байкале в 1894 г. и об опыте паромных переправ в мире. В марте 1895 г. эти вопросы рассматривались на специальном заседании Комитета сибирских железных дорог и Департамента Государственной экономии Государственного совета. Выступая там, министр М. И. Хилков отмечал, что паромную переправу на Байкале можно устроить по подобию действующих в Европе и Америке. Для беспрепятственной ее работы требовалось, по предварительным расчетам, не менее четырех судов (на американском прототипе работало три парохода), но в условиях спешного строительства речь велась лишь об одном судне. Замерзающий Байкал рассматривался как серьезное препятствие для переправы, но тогда предполагали, что за счет усиленных ледокольных свойств парома навигация будет длиться 10 мес. в году.

По мнению М. И. Хилкова, требовался ледокол, способный расколоть лед толщиной до метра, с мощностью двигателей до 6 тыс. индикаторных сил. Стоимость американского парома составляла 680 тыс. руб. По приблизительным расчетам министра, при условии бесплатного сибирского леса, паром на Байкале мог обойтись в 800 тыс. руб. Из них 426 тыс. руб. должно было уйти на изготовление металлических частей, а 374 тыс. руб. на доставку этих частей на Байкал. Тогда на заседании возобладала точка зрения, что для Байкальской переправы подойдут деревянные паромы-пароходы по типу американских. Тогда же был выделен кредит на изготовление металлических частей для ледоколов в размере 500 тыс. руб.

Однако, когда в сентябре 1895 г. М. И. Хилков приехал на Байкал и ознакомился с условиями судоходства, он пришел к выводу, что более подходящим для Байкала будет судно с металлическим корпусом, а стоить оно будет не намного дороже деревянного. Дороговизна постройки деревянного судна объяснялась отсутствием промышленно-экономической базы для строительства его на месте, отсутствием элленгов, лесопилен, сушилок, нехваткой опытных рабочих-судостроителей.

Выводы Хилкова, специалистов, в том числе и Пущечникова, свелись к тому, что для Байкала суда американского типа слишком ненадежны. Они бы не справились с высокими ледяными торосами, неожи-

данными и опасными перемещениями огромных ледяных массивов, резкими переменчивыми ветрами и другими «сюрпризами» грозного озера.

Одновременно пересматривался и вопрос о мощности парома-ледокола. Точных данных о величине байкальского ледового покрова не было. К тому же иностранные фирмы, с которыми велись предварительные переговоры, отказывались гарантировать ледопроходимость парома через метровые льды. Поэтому МПС решило остановиться на более скромном варианте парома по типу «Св. Марии» с мощностью двигателей порядка 4 тыс. индикаторных сил и ледопроходимостью 0,6 м [11, с. 285].

Возвратившись в Петербург, М. И. Хилков поручает вести переговоры с фирмами, которые могли бы изготовить металлический паром-ледокол. Он должен был иметь мощность не менее 3 500 индикаторных сил и отличаться от американского железным корпусом. Переговоры с русскими и иностранными фирмами вели Управление по сооружению сибирских железных дорог. В результате была выяснена примерная стоимость ледокола – около 3 млн руб. вместе с приспособлениями для ремонта.

Комитет сибирских железных дорог принял эти цифры и выделил кредит в размере 1 135 тыс. руб. на постройку Байкальской переправы. Это решение было утверждено 7 декабря 1895 г. На заседании совета управления под председательством М. И. Хилкова была определена фирма, которой поручался заказ. Разработку технических условий на заказ судна и выбор способа его постройки осуществлял инженер Министерства путей сообщения П. К. Янковский, с привлечением старших судостроителей Морского министерства Н. К. Глазырина, Н. А. Субботина, Н. Е. Титова [12, с. 284]. А 18 декабря 1895 г. Министерство путей сообщения заключило договор с английской фирмой на постройку парома-ледокола. Фирма «Сэр В. Г. Армстронг, Витворт и К°» располагалась в Ньюкастле на Тайне [13, с. 42].

Здесь можно отметить, что на сборке парома-ледокола «Байкал» и ледокола «Ангара» в Лиственничном в качестве представителя английской фирмы «Сэр В. Г. Армстронг, Витворт и К°» с мая 1899 до августа 1901 г. механиком-монтажником работал англичанин Исаак Ханди. После завершения сборки судов и успешного спуска их на воду И. Ханди работал механиком на «Ангаре» до конца 1906 г. По отзывам современников, он был большим специалистом в своем деле. Ледокол успешно ходил в тяжелых ледовых условиях. Поломок у него было меньше, чем у «Байкала». В апреле 1905 г. служба Байкальской паромной железнодорожной переправы и Управление Забайкальской железной дороги

вышли с ходатайством перед МПС о награждении И. Ханди за безупречный и плодотворный труд. Министерство представило И. Ханди к ордену Св. Станислава III степени [13, с. 223].

Непосредственно с разработкой проекта Транссиба была связана важная командировка в Канаду двух изыскателей – инженеров Н. С. Кругликова и А. И. Имшеник-Кондратовича, направленных для сбора всех данных, годных для аналогичных условий Сибири. Инженеры представили подробнейший отчет об осмотре Тихоокеанской железной дороги, снабдив его массой комментариев, приложений: записок, карт, чертежей, фотографий и т. д. Материалы отчета вошли в доклад министра путей сообщения А. Я. Гюббенета в Комитете министров 15 ноября 1890 г. «О порядке сооружения Сибирской дороги». В специальном разделе отчета проводилось сравнение условий Сибири и Канады, указывались местности со сходными природными характеристиками и те технические решения, которые применяли строители в Северной Америке. Подробно излагалась история того, как под воздействием общественного мнения канадское правительство перешло на позиции устройства непрерывной линии вместо сооружения отдельных железнодорожных участков между реками. Используя эти факты, Гюббенет настаивал в Комитете министров на постройке сплошной Транссибирской магистрали.

Обобщением всех собранных данных ИРТО и окончательным проектированием занималось Временное управление казенных железных дорог. В технических документах управления нередко встречаются ссылки: «по типу американских ледорезов», «применяясь к типам чугунных труб, встречающимся в Америке» и т. п. Однако речь шла не о простом копировании, а об адаптации американских достижений к специфическим условиям России. Особенность Транссиба заключалась в его постройке за счет средств казны, в общегосударственном характере этого сооружения. Ограниченные ресурсы, неразвитая предпринимчивость и скованные капиталы не позволяли правительству надеяться на бесконечные переделки и улучшения магистрали. Оно избрало путь разработки «облегченных» технических условий, позволявший, в случае надобности, привести Сибирскую дорогу «в состояние, удовлетворяющее условиям прочих дорог в России лишь достройкою, но не переустройством, по крайней мере, в главных ее частях».

Применение такого подхода тем более справедливо, если учесть почти полную неизученность Сибири накануне постройки и необходимость осуществления большой программы исследований придорожной полосы, на что указывали авторы уже самых первых проектов Сибирской железной дороги.

В Америке подобные научные работы проводились еще в 1853–1854 гг. в связи с выбором наиболее выгодного направления железной дороги от реки Миссисипи до Тихого океана. Полученные данные о рельефе, климате, почвах, растительном и животном мире в значительной степени способствовали успешному освоению всего Западного края США. Труды этих экспедиций, изданные в Вашингтоне в 1856 г. в одиннадцати томах большого формата с множеством рисунков, карт, чертежей, хранились в библиотеке Института инженеров путей сообщения в Петербурге. Члены Комиссии ИРТО предлагали организовать подобные исследования в Сибири, прямо называли американцев «своими учителями, так как они действуют на такой же обширной и малоисследованной территории, во многом схожей с нашею, русскою территорией».

О большом значении изучения прилежащих к магистрали местностей говорил и опыт постройки Канадой Тихоокеанской железной дороги. В материалах заседаний Комиссии ИРТО отмечалось, что при изысканиях в Канаде изученные варианты в 10–12 раз превысили протяженность реально выстроенной линии. Ряд специалистов во главе с А. А. Тилло указывали, что подобное обширное общегеографическое исследование, предпринятое в Сибири, принесет пользу не только для облегчения строительных работ, но и создаст основу будущего долговременного развития края.

С другой стороны, противники этой точки зрения в Комиссии ИРТО считали, что организация многопрофильных исследований будет использована противниками Сибирской железной дороги для очередной затяжки начала строительства. «Надо принять во внимание, – заметил инженер М. В. Аничков – что мы не Англия и не Америка, что у нас нет, как в Америке 680 млн дол. в казначействе, которые ждут, чтобы им нашли употребление. У нас не такие громадные средства, чтобы для нас не представляло соблазна годик-другой подождать, как это было уже раньше».

В данном случае речь шла не о возможности бюрократических затяжек, а о принципиальной осуществимости грандиозного предприятия. Без широко организованного изучения Сибири успех дела был попросту невозможен. В связи с этим А. А. Тилло пояснил, что, настаивая на исследованиях, он имел в виду скорейшее начало самой постройки, так как только она способна в первую очередь дать мощный толчок изучению края. Вслед за Тилло члены Комиссии ИРТО признали необходимым отойти от многолетней практики исследования узкой придорожной полосы и организовать систематически направленные научные экспедиции с участием различных специалистов и при «возможно широком вспомоществовании со стороны правительства». Впоследствии Комитет

Сибирской железной дороги предпринял предложенную Витте обширную программу вспомогательных предприятий Транссиба, составной частью которых было многоотраслевое изучение Сибири.

При организации данных предприятий прежде всего имелись в виду колонизационные цели, которые со всей остротой поставили вопрос о земельной собственности в районах нового освоения. В Северной Америке стремительная колонизация новых территорий обеспечивалась посредством предоставления значительных земельных субсидий железнодорожным компаниям. Первой субсидией такого рода явилась уступка Конгрессом США в 1850 г. 2,5 млн акров штату Иллинойс, власти которого уже от себя передали землю компании на особо оговоренных условиях. С 1862 г. американское правительство уже не прибегало к посредничеству штатов и предоставило только трем железнодорожным обществам до 150 млн акров земли.

Подобный опыт земельных раздач широко обсуждался в России. В ранних проектах Сибирской железной дороги, когда еще существовали предположения о ее концессионной постройке, доказывались преимущества такого способа колонизации. Например, обратившийся в 1876 г. в правительственные учреждения с проектом линии Тюмень – Иркутск А. Д. Любовский писал, что проведение рельсового пути возвысит ценность земли в Сибири «до нескольких миллиардов». Если же строительство будет поручено отечественной компании, то можно предоставить ей право раздавать земельные участки вдоль дороги своим акционерам. По мнению Любовского, вырученные средства казна могла бы направить на проведение новых дорог, нужды образования и т. д.

Однако постепенная эволюция взглядов на государственное значение Транссиба привела к твердому убеждению о нежелательности частной постройки этой магистрали. Соответственным образом изменились взгляды и на земельный вопрос в придорожной полосе. При его обсуждении в заседаниях Комиссии ИРТО часть участников настаивала на расширении полосы отчуждения Сибирской дороги до 10–15 верст, откуда казна могла бы раздавать участки в аренду, покрывая расходы по эксплуатации линии. Другие члены комиссии считали зарубежный опыт неприемлемым, так как, по их мнению, в Америке такие операции носили спекулятивный характер и составляли статью дохода частных компаний. В случае резкого удорожания земли после проведения Сибирской железной дороги, как заметил М. Н. Анненков, все выгоды останутся на стороне казны, потому что она является полноправным собственником и земли, и дороги.

Сибирская дорога в отличие от канадской устраивалась не в дикой местности, а вдоль достаточно обжитого большого тракта. Значительная

часть земли в полосе проектируемой дороги уже находилась в пользовании крестьян. По мнению подполковника Н. А. Волошинова, это обстоятельство нельзя было не учитывать. «Сибирь нельзя сравнивать с Америкою, — настаивал Волошинов в одном из заседаний Комиссии ИРТО, — в Америку люди приходят с деньгами, а в Сибирь — голые; затем линия проходит не по безлюдной, а по местности, гуще населенной, чем Европейская Россия. Есть села, имеющие по 7 верст в длину. Томско-Иркутская линия идет почти вся по населенным местам, так что придется сначала отнять землю у крестьян, а потом раздавать ее в аренду». По мнению Волошинова, в выигрыше оказались бы не правительство и не железная дорога, а только земельные спекулянты.

В итоге большинством членов Комиссии ИРТО было принято решение сохранить для Транссиба обычный на российских железных дорогах порядок отчуждения земельной площади в размере, необходимом лишь для постройки и эксплуатации линии. Три члена комиссии: Я. Н. Гордеенко, Н. А. Сытенко и А. Н. Горчаков, — которые настаивали на более широкой прирезке земли к магистрали, сформулировали свои отдельные мнения. Перед началом переселенческих мероприятий Комитетом Сибирской железной дороги было проведено непосредственное изучение североамериканского опыта колонизации свободных земель. Были подготовлены особые справки об истории заселения и аграрном законодательстве Северной Америки. В них суммировались сведения о различных формах продажи и аренды земли, о наделении участками поселенцев и солдат, о способах предоставления различных ссуд, об устройстве опытных ферм и земледельческих школ и многое другое, что впоследствии было использовано в Сибири.

Широкая организационная подготовка всех этих мероприятий позволила преодолеть противников переселения, в частности, такого влиятельного, как министр внутренних дел И. Н. Дурново. Однако, по замечанию Куломзина, опыт колонизации в Америке и Канаде так и остался «отдаленным недостижимым идеалом».

Близким к российскому оказался опыт соседней Пруссии. Был заимствован ряд таких полезных идей, как проведение дорог на переселенческие участки, осушение болот, устройство школ и церквей для переселенцев. Сбор и изучение этих данных были поручены И. П. Шипову, сыгравшему значительную роль в последующих действиях Сибирского комитета. В процессе своего развития сибирское переселение приобрело много самобытных черт и потребовало выработки собственных отечественных приемов.

В связи с этим нельзя не упомянуть и о том, что своеобразие любой нации проявляется в ее менталитете. Типичное рассуждение на сей

счет содержится в очерке инженера А. Вендриха о железнодорожном деле Соединенных Штатов, опубликованном в 1894 г. Сравнивая образ жизни в России и Америке, Вендрих пишет об отсутствии за океаном вековых нравственных и религиозных традиций, которые бы объединяли людей.

При планировании столь значительного государственного предприятия, как постройка Транссиба, нельзя было обойтись без учета исторических традиций России, особенностей национального характера. Следовало также реально оценить общественные условия, в которых будет осуществляться строительство, чтобы более рационально применять зарубежный опыт. Автор отмечал такую особенность американцев, как и приверженность демократическим и анархическим принципам. Они не признают никаких других идеалов, кроме возможно быстрой наживы. Но, с другой стороны, это было стимулом развития предприимчивости и преодоления любых препятствий. Вряд ли можно было серьезно рассчитывать на проявление подобных качеств в России. Многие авторы указывали, что Сибирь одарена природой не меньше Америки, но разница заключается в отсутствии у нас благоприятных общественных условий для свободного развития.

«Да, Америка идет вперед, – писал профессор И. Х. Озеров, – и успехи Соединенных Штатов – великий урок для других наций. Соединенные Штаты развиваются, с одной стороны, потому, что природа собрала здесь на одном месте всевозможные факторы богатства, но, с другой стороны, они прогрессируют потому, что их общественные учреждения, жизненность их, позволили великолепно распуститься человеческой энергии» [8, с. 5].

Понимали особенности исторического пути России и руководители строительства Транссиба, хотя, возможно, на интуитивном уровне. В зависимости от этого избирались соответствующие способы достижения поставленных целей. Вся стратегия проектирования и сооружения Транссиба была тесно увязана с реальными условиями российской действительности, а не являлась догматической по сути. Поэтому, несмотря на существенное различие социально-экономических, исторических и других факторов, не дававших нашей стране преимуществ перед Америкой, Великая Сибирская железная дорога была построена, и это грандиозное предприятие было реализовано в условиях, специфических для России.

Таким образом, отказавшись от непосредственного зарубежного участия в сооружении Транссиба, провозглашенного «истинно народным делом», строители этой магистрали активно пользовались опытом других стран. Причем перенимался опыт в основном в трех

основных направлениях: в технической стороне строительства, в организации изучения края и в колонизации прилегающих местностей. Успех же всего дела базировался на творческом применении зарубежных достижений.

Строительство железных дорог через всю Сибирь до берегов Тихого океана является самым выдающимся рукотворным событием конца XIX – начала XX в. Решиться на такое грандиозное дело мог только человек дальновидный, видевший роль железнодорожного транспорта в мировой экономике и политике, умеющий предвидеть развитие страны на длительную перспективу. Именно таким был предпоследний российский император Александр III, памятник которому поставила иркутская общественность на берегу Ангары, напротив резиденции генерал-губернатора для напоминания всем, что именно он заложил основу сооружения железной дороги через всю Сибирь.

Избирая направление дороги, связывающее Забайкалье с Приморьем через Маньчжурию, правительство исходило из политических, стратегических и экономических интересов. Приступая к строительству КВЖД, учитывали, что между европейскими державами Англией, Францией, Германией и Японией шло соперничество за экономическое и политическое влияние на страны Востока. Эти страны стремились утвердить в Китае свое влияние и распространить его по возможности на большую часть страны. В таких условиях Россия должна была действовать так же. Эта дорога должна была предоставить возможность России накапливать войска в Маньчжурии, т. е. не далеко от столицы Китая. Дорога должна была усилить престиж и позиции России в Китае и на Дальнем Востоке.

Во-вторых, считалось, что КВЖД будет гораздо короче, чем Амурская, и дешевле. Практика же показала, что она была действительно короче, а вот с дешевизной – сомнительно: ее поверхная стоимость значительно превзошла ожидаемую. Стоимость 1 версты на КВЖД составила 150 тыс. руб., в то время как на Забайкальской – 77 170 руб., а на Уссурийской – 64 729 руб. Перерасход при строительстве КВЖД составил не менее 150 млн руб. Огромные затраты потребовалось и при сооружении тоннеля через хребет Большой Хинган.

Строители этой трассы перенесли много трудностей. Сложность проведения железной дороги на чужой территории усугублялось тем, что в экономически отсталой Маньчжурии полностью отсутствовали зачатки индустрии и техники. Все приходилось доставлять почти кругосветным путем, к тому же строительство КВЖД потребовало закупки в больших масштабах новейшего импортного оборудования. Местность

была малоизученной. Профессиональный уровень китайских рабочих был очень низким.

Начавшееся в 1890 г. восстание в Северном Китае распространялось на Маньчжурию. Там было разрушено 900 км пути. Учинялись расправы над китайскими чиновниками и над русскими руководителями стройки. В результате одной из таких акций погиб начальник строительного участка, выпускник Петербургского института путей сообщения Б. В. Верховский.

В постоянную эксплуатацию КВЖД была введена в 1903 г. Общая стоимость КВЖД ко дню открытия дороги 1 июня 1903 г. составила 375 млн руб. Хотя дорога и была введена в эксплуатацию, строительство её продолжалось и общая стоимость её на январь 1904 г. составила уже 406 млн руб.

Намного раньше КВЖД вошла в строй Уссурийская железная дорога – самая восточная часть Транссиба (1897 г.). Таким образом, за 10,5 лет строители Сибирской железнодорожной линии проложили 8 144 км. За год укладывали в среднем по 815 км. По скорости строительства Транссиб не имел себе равных в мире.

Строители Транссиба оставили будущим поколениям документы и материалы. Каждая дорога подготовила альбом с историей строительства, пояснительной запиской, чертежами и фотоиллюстрациями. Позитивное влияние дороги для края бесспорно. Сибирская железная дорога позволила оживить местные и транзитные перевозки. Она пересекла многочисленные судоходные реки и поэтому район тяготения составлял более 2 млн км². Предполагаемый объем перевозок в 150 тыс. т груза был намного перекрыт и составил 675 тыс. т в год.

Уже в начале эксплуатации первых участков Транссиба стал все меньшим спросом пользоваться старинный промысел сибирского населения – извоз. Теперь гужевой тракт был более свободным. Зато на железнодорожных станциях, в депо производственная жизнь набирала темпы. Быстро росло число рабочих, а вместе с тем и всего населения. Появились и новые промыслы, но уже тесно связанные с железной дорогой: значительная часть населения, в том числе и бывшие извозчики, стали заниматься заготовкой леса для изготовления шпал, для строительства различных объектов. Повсеместно строились жилые дома, производственные здания, церкви.

Сооружение Великого Сибирского железнодорожного пути оказало влияние и на изменение характера торговли. По всей магистрали появились в большом количестве средние и мелкие торговые предприятия. Крупные торговые фирмы, существовавшие ранее в каждой губернии, стали распыляться, дробиться. Уменьшался оборот крупных ярмарок,

зато увеличивалось число мелких торговых заведений. Вдоль всей трассы росли конторы, склады, магазины. В новых городах и поселках начиналась новая жизнь.

Зимой 1903–1904 гг. между Москвой и портом Дальний еженедельно ходили четыре роскошно оборудованных пассажирских поезда. Они отправлялись из Москвы по понедельникам, средам, четвергам и субботам. В полдень на третий сутки поезд прибывал в Челябинск, утром на восьмые – в Иркутск. Затем поезда переправлялись через Байкал на пароме, что занимало 4 часа (или шли по Кругобайкальской железной дороге после введения её в эксплуатацию). В полдень на двенадцатые сутки поезд прибывал на ст. Маньчжурия, а через 5 суток в порт Дальний. Вся поездка занимала 16 суток вместо 35 на океанском корабле.

В 1904 г. Транссиб представлял собой комплекс железных дорог протяженностью 8 144 км. Стоимость строительства Сибирской железнодорожной трассы составила около 1 млрд руб., а повестная стоимость строительства – более 120 тыс. руб.

Поражение России в войне с Японией привело к отторжению большей части КВЖД. Под угрозой оказалась и оставшаяся часть этой дороги. В этих условиях вновь стало необходимым вернуться к идее строительства Амурской линии от Сретенска до Хабаровска. Амурская железная дорога была сдана в эксплуатацию в октябре 1916 г.

Таким образом, великий замысел Александра III, был реализован. Сплошной железнодорожный путь через всю Сибирь вступил в действие. Центр России теперь был связан с Сибирью и Дальним Востоком надежной транспортной артерией. Безусловно, мы понимаем степень заслуги Александра III, отдаем должное выдающимся, талантливым российским инженерам путей сообщения. Сегодня, вспоминая Александра III, мы славим его дело создания Великого Сибирского пути, который до сих пор является становым хребтом российской экономики.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Железнодорожный транспорт Восточной Сибири из XIX в XXI век. К 100-летию Транссибирской магистрали. 1837–1941 гг. – Иркутск : Облмашинформ, 2001. – Т. 1. – 416 с.
2. Дальневосточная магистраль России. – Хабаровск : Частная коллекция, 1997. – 352 с.
3. Пак Б. Б. Строительство Амурской железнодорожной магистрали (1891–1916) / Б. Б. Пак. – СПб. ; Иркутск : Изд-во ИГПИ, 1995. – 131 с.
4. Третьяков В. В. Александр III и его время / В. В. Третьяков, В. Г. Третьяков. – Иркутск : ДЦНТИ ВСЖД, 2003. – 176 с.
5. Восточно-Сибирская электрическая. – Иркутск : Вост.-Сиб. кн. изд-во, 1972. – 352 с.

6. История Сибири. – Л. : Наука, 1968. – Т. III. – 511 с.
7. Сотников Е. А. Железные дороги мира из XIX в XXI век / Е. А. Сотников. – М. : Транспорт, 1993. – 200 с.
8. Канн С. К. Транссиб – опыт железнодорожного строительства в Америке и проектирование Транссиба / С. К. Канн // Зарубежные экономические и культурные связи Сибири (XVIII–XX вв.). – Новосибирск : Изд-во ин-та истории СО РАН, 1995. – С. 3–15.
9. Железные дороги России. – СПб. : Петро-Ньюс, 1996. – 285 с.
10. Самые знаменитые железнодорожники России. – М. : Вече, 2004. – 480 с.
11. Андриенко В. Г. Ледоколы Байкальской паромной переправы / В. Г. Андриенко // Человек. Море. Техника. – Л. : Судостроение, 1987. – Вып. 4. – С. 245–290.
12. Промышленность и техника. – СПб. : Просвещение, 1909. – Т. 9. – 848 с.
13. Байкальская паромная железнодорожная переправа: к 100-летию строительства и эксплуатации / под общей ред. В. Г. Третьякова. – Иркутск : Изд-во Иркут. ун-та, 2000. – 344 с.

ПРАВО И УПРАВЛЕНИЕ

УДК 330.101.2

А. Л. Ринчино*

ИСЧЕЗНУВШАЯ ИМПЕРИЯ. АНАЛИЗ ЭКОНОМИЧЕСКИХ, СОЦИАЛЬНЫХ И ПОЛИТИЧЕСКИХ ПРИЧИН РАСПАДА СССР: 25 ЛЕТ СПУСТЯ

Статья посвящена распаду Союза ССР. Распад произошел по историческим меркам молниеносно, но прошедшие годы позволяют осмысливать данные события. Какие уроки следует извлечь из ошибок, допущенных советским руководством в 1970–1980-х гг.? Что нужно делать современной России, для которой жизненно важно не повторить судьбу СССР?

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: СССР, причины распада СССР, неэффективность советской экономики, падение цен на нефть, гонка вооружений, распад СССР, современная Россия.

A. L. Rinchino

THE VANISHED EMPIRE. ANALYSIS OF THE ECONOMIC, SOCIAL AND POLITICAL CAUSES DECAY OF THE USSR: 25 YEARS LATER

The article is devoted to the disintegration of the USSR, which occurred a quarter century ago. Since the collapse occurred by historical standards, with lightning speed, and, at the same time, it has been quite a lot of years, it is possible to comprehend the event data sine ira et studio. What are the lessons to be learned from the mistakes made by the Soviet leadership in the 1970-80-ies? What you need to do modern Russia, for which it is vital not to repeat the fate of the USSR? On these and other questions the author tries to answer.

KEYWORDS: USSR, causes disintegration of the USSR, the inefficiency of the Soviet economy, the fall in oil prices, the arms race, the collapse of the Soviet Union and modern Russia.

Я не стыжусь, что в Советском Союзе родился,
Не проклинаю советские семьдесят лет.
Наоборот, я всегда очень сильно гордился
Тем, что в великой стране появился на свет.

Михаил Крюков

* Ринчино Андрей Львович, кандидат экономических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения.

Этот год юбилейный. Юбилей скорее печальный: ровно 25 лет назад перестала существовать крупнейшее в мире государство, страна, чье влияние распространялось на половину земного шара – Союз Советских Социалистических Республик.

На первый взгляд, всё это дела давно минувших дней и тема закрыта. 25 – серьёзный срок – время сознательной деятельности целого поколения. Однако распад произошел настолько быстро, что осмысление произошедшего в головах людей происходит до сих пор. Многие испытывают фантомные боли по исчезнувшей державе. Для некоторых это ностальгия по добруму и светлому советскому детству, для других – воспоминания о романтике молодости, для третьих – тоска по сильной руке, военной мощи и имперскому величию [1]. Нас уважали и боялись, нас любили и ненавидели.

В 2005 г. Президент России В. Путин в Послании Федеральному собранию назвал крушение СССР крупнейшей геополитической катастрофой XX в. [2]. Оно кардинальным образом изменило мировую геополитическую конфигурацию, придало сильный импульс процессам глобализации экономики, стало катализатором экономического роста в ряде развитых стран, но одновременно ввергло всё постсоветское пространство в жесточайший социально-экономический кризис. Оценить масштабы общего ущерба, нанесенного экономикам государств – бывшим союзным республикам за последние четверть века, крайне сложно. Прошедшие годы показали большую неопределенность развития государств, возникших на бывшем советском пространстве, и их зависимость от внешних экономических и политических воздействий.

Последние попытки российского государства по реставрации былое влияния в мире еще раз дали повод говорить о возможности восстановления Союза в былых границах. Идея утопична, ибо Россия и не стремится к этому, к тому же не было в истории человечества прецедентов по воссозданию империй. Никто не может и никогда не сможет вернуться в прошлое, но нынешнему поколению нужно знать и понимать произошедшие ошибки, чтобы не совершить их в будущем.

Некоторые причины распада СССР

29 декабря 1922 г. на конференции делегаций от съездов Советов РСФСР, Украинской ССР, Белорусской ССР и Закавказской Социалистической Федеративной Советской Республики был подписан Договор об образовании СССР. Этот документ был утвержден 30 декабря 1922 г. I Всесоюзным съездом Советов и подписан главами делегаций. Эта дата и считается датой образования СССР [3].

Ровно через 69 лет Союз прекратил своё существование. Заключительными событиями этого процесса стали: Беловежское соглашение руководителей Белорусской ССР, РСФСР и Украинской ССР, подписанное 8 декабря; объявление 25 декабря 1991 г. президентом СССР Михаилом Горбачёвым о прекращении своей деятельности на этом посту «по принципиальным соображениям»; принятие 26 декабря Советом Республик Верховного Совета СССР Декларации о прекращении существования СССР в связи с образованием Содружества Независимых Государств. В Кремле над зданием Сената флаг СССР был спущен и поднят российский триколор. С распадом СССР обрели государственную самостоятельность пятнадцать бывших союзных республик. Самая крупная из них – Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика (РСФСР) была преобразована в самостоятельное государство – Российскую Федерацию (РФ).

В конце 1980-х СССР вплотную подошел к своей последней черте. Как насквозь пронзенный градом стрел, но еще могучий исполин, огромная страна боролась с горой тяжелых проблем. Перечислим некоторые из них (см.: [4–7]):

- многолетняя гонка вооружений, огромные, непосильные для страны расходы на оборону, составлявшие по разным оценкам до 50 % всего госбюджета [8; 9];
- неэффективно работающая экономика, долгострой и недострой, огромная энергоемкость, преимущественное развитие тяжелой, оборонной и сырьевой отраслей промышленности, производства средств производства [10];
- постоянный и острейший дефицит товаров повседневного спроса, отсутствие большинства необходимых продуктов на прилавках магазинов и связанное с этим растущее недовольство населения [10; 11];
- нарастающая зависимость от импорта зерна, дефицит хлеба [11–13];
- падение мировых цен на нефть, газ, минеральные удобрения, дававших стране значительную долю экспортных доходов, связанный с этим резкий дефицит платежного баланса и государственного бюджета [Там же];
- развал товарно-денежных отношений вследствие введения системы хозрасчета и кооперативов [4; 14];
- явное и неуклонное технологическое отставание от развитых капиталистических стран; жесткая управлеченческая модель, не сумевшая адаптироваться к происходящим в мире переменам; централизованное

планирование, оказавшееся несовместимым с передовыми технологиями постиндустриального общества [12; 13; 15];

– бессмысленная афганская война, чернобыльская катастрофа, сильнейшее землетрясение в Армении, череда страшных техногенных катастроф (гибель АПЛ «Комсомолец», теплохода «Адмирал Нахимов», железнодорожная катастрофа под Уфой и др.), требовавших огромных материальных затрат [14];

– повсеместная культура спешной работы, приоритет количества над качеством [4; 12];

– раздача многомиллиардных безвозвратных кредитов десяткам различных стран из числа сателлитов [7];

– неэффективная система управления и использования трудовых ресурсов [Там же];

– костная и мнительная «верхушка», геронтократия, т. е. тяжело больные престарелые люди у власти, неспособные быстро и квалифицированно реорганизовать экономику аналогично китайскому, сингапурскому или южнокорейскому вариантам [4; 14; 16–18];

– активизация деятельности националистов, внутренних и зарубежных врагов государства, нарастание количества вооруженных конфликтов (Карабах, Тбилиси, Вильнюс);

– полное исчерпание коммунистической идеологии, развал блока соцстран [5; 16; 19–21];

– недовольство большей части населения уровнем жизни, готовность к «протестному» поведению;

– деградация и фактический развал единственной правящей партии, мещанский образ жизни коммунистической верхушки, полностью оторвавшейся от жизни простых граждан, разложение спецслужб и армии (выразившееся в частности в полной неспособности защитить Президента СССР М. С. Горбачева во время попытки госпереворота ГКЧП) [16; 21].

Значительная часть бюджета государства расходовалась на содержание армии, достигшей астрономической величины в 5 350 800 военнослужащих. Это была самая большая армия мирного времени за всю историю человечества. В 1989 г. в мире насчитывалось восемь таковых армий. Все восемь у «страны победившего социализма». В вооруженных силах СССР насчитывалось 80 тыс. танков и бронемашин, т. е. больше, чем во всех армиях мира вместе взятых [8; 9].

В стране было 290 млн чел. Для нормального развития страны максимальная численность армии в мирное время вместе с внутренними войсками МВД, пограничными войсками КГБ и всеми прочими не мог-

ла превышать 2 млн. У нас её численность была в 2,5 раза больше, даже не считая внутренних и пограничных войск.

Страна противостояла всем западным державам сразу. Страна работала на производство оружия. Шахтеры перевыполняли планы, чтобы дать стране больше угля. Уголь шел на производство кокса. Кокс шел на производство стали. Сталь – на производство танков. Энтузиасты возводили гигантские плотины поперек великих рек ради получения электричества. Электричество шло на производство алюминия. Алюминий – это боевые самолеты, ракеты, танковые двигатели. Основным конечным продуктом в любой производственной цепочке оказывалось оружие. Товары для народа – только побочное производство военных заводов [9].

Десятки (если не сотни) миллионов человеко-лет жизни советских граждан потрачены в послевоенное время на разработку, изготовление, поддержание в работоспособном состоянии, а затем и утилизацию множества ракет, атомных бомб, систем противоракетной обороны, танков, боевых машин, военных кораблей и подлодок, самолетов и вертолетов, пушек и установок залпового огня, автоматов и пулеметов, химического и бактериологического оружия. Где сейчас большая часть из этой техники? И спасла ли она Советский Союз от его ликвидации? Государство было разрушено не бомбами и ракетами.

«Известны примеры, демонстрирующие неэффективность советской экономики. Советский Союз добывал в 8 раз больше железной руды, чем США, выплавлял из этой руды втрое больше чугуна, стали из этого чугуна – вдвое больше. Машин из этого металла производил (по стоимости) примерно столько же, сколько США. В СССР потребление сырья и энергии в расчете на единицу конечной продукции было в 1,6 и 2,1 больше, чем в США. Средний срок строительства промышленного предприятия в СССР превышал 10 лет, в США – меньше чем два. В расчете на единицу конечного продукта СССР расходовал в 1980 г. стали в 1,8 раза больше, чем в США, цемента – в 2,3 раза, минеральных удобрений – в 7,6 раза, лесопродуктов – в 1,5 раза. СССР производил в 16 раз больше зерноуборочных комбайнов, чем США, при этом собирал намного меньше зерна и поставил себя в зависимость от его поставок по импорту» [4, с. 137].

Интенсивно развивались тяжелая промышленность и производство средств производства; потребительские товары для граждан были на втором плане. Медленно развивалась электронная бытовая и вычислительная техника, не выпускались в нужном количестве, качестве и ассортименте легковые автомобили, телевизоры, стиральные машины, холодильники, мебель, одежда, продукты питания и т. п., мало строи-

лось хороших дорог, остро ощущалась нехватка жилья, земельных участков под дачное строительство.

В магазинах не было стирального порошка и зубной пасты, туалетной бумаги и бритвенных лезвий. Товары создавались по планам, а не по потребностям населения. Очереди за самым необходимым были неотъемлемым элементом советского времени. Хорошо помню километровые очереди за бананами и абрикосами (их завозили один раз в год и продавали 3–4 дня), очереди за мороженым и сахаром. Дефицит и блат – норма жизни простого советского потребителя. Даже всезнающий Госплан не мог сказать, что исчезнет с прилавков завтра: варёная колбаса по 2,20, растворимый кофе, носки, кафельная плитка или мыло [10; 11].

Даже далеким от экономики государства и его управления домохозяйкам было понятно, что пора повернуться лицом к людям, многократно увеличив производство качественных товаров широкого потребления, продуктов питания, строительство жилья. Что пора реально, а не на бумаге резко увеличить эффективность труда. Что пора дать возможность честным людям создавать собственные предприятия в дополнение к государственным.

В 1970-х – начале 1980-х еще не поздно было это сделать. Но трем последним руководителям государства – Брежневу, Андропову, Черненко – приходилось больше заботиться о своем здоровье, чем о коренной модернизации промышленности и сельского хозяйства. Они умерли на своих постах глубоко больными, считая себя незаменимыми [17; 18]. Последний руководитель СССР разговорами о «перестройке» больше «раскачивал» государство, чем укреплял его.

Несменяемость высшей элиты в СССР стала почти анекдотической. Так, генсек Брежnev сидел на своём посту 18 лет, министр морского флота СССР Бакаев – 16, первый секретарь Бурятского обкома КПСС Модогоев – 22, министр финансов Гарбузов – 25, министр внешней торговли Патоличев – 27, глава МИД Громыко – 28, министр путей сообщения Бещев – 29, первый секретарь ЦК Компартии Литвы Снечкус – 30 лет! Член Политбюро А. Кириленко, курировавший все вопросы промышленности и строительства СССР, уже не мог ни читать, ни писать. Его привозили на Старую площадь, и он сидел в кабинете за пустым столом [Там же].

Монополия на власть породила застой и загнивание. Люди наблюдали гнетущий формализм съездов и партсобраний, бутафорские выборы, расцвет коммунистической демагогии, в которую народ всё меньше верил, сочиняя всё больше анекдотов про членов Политбюро. Как сказал один из известных российских бизнесменов, бывший в 80-е гг. XX в.

комсомольцем: «Мы не просто верили, мы твёрдо знали, что СССР – самая лучшая и передовая страна в мире! А учение Маркса–Энгельса–Ленина вечно, потому что оно верно!» [20].

Правители Советского Союза печатали деньги и платили рабочим, инженерам, конструкторам, военпредам, директорам, министрам, партийным секретарям. Денег платили немного, но товаров в магазинах было еще меньше. С каждым годом денег в обороте становилось все больше, а товаров не прибавлялось. Значительная часть денег, выплачиваемых населению, отоваривалась алкогольными напитками или складывалась на сберкнижках – танк, автомат или гранатомет для бытовых нужд не купишь, а только они и водка в стране были в избытке.

«Алкоголизация населения СССР, которая с начала 1960-х гг. привела к стагнации, а затем снижению средней продолжительности жизни мужчин, шла на фоне сочетания худших традиций потребления спиртного в городе и деревне. За 20 лет душевое потребление спиртных напитков выросло в 2,2 раза, количество правонарушений на почве злоупотребления алкоголем – в 5,7 раза, число больных алкоголизмом – в 7 раз. Около 90 % прогулов было связано с пьянством. В 1986 г. число алкоголиков, находящихся на наркологическом учете, составляло в СССР 4 млн чел. Через медвытрезвители ежегодно проходило уже около 9 млн чел.» (Цит. По: [4, с. 142]).

В конце 1990 г. сумма вкладов в Сбербанке СССР составила 381,4 млрд руб. при бюджете страны по доходам 471,8 млрд руб.; еще 132,7 млрд руб. было у населения наличными. Государственный внутренний долг всего за пять лет вырос в 4 раза и составил 56,6 % от ВВП. Очень быстро начал расти и государственный внешний долг [4].

К концу 1980-х гг. стали заметны определенные проблемы с бесперебойным обеспечением городов продовольствием (и по номенклатуре продуктов, и по их объемам). Импорт продовольствия на душу населения, в отличие от развитых стран, увеличивался крайне медленно, а с 1982 по 1986 г. его объемы даже уменьшились. Разность между импортом и экспортом продуктов питания (без учета рыбы и рыбопродуктов) достигла максимума в 1981 г., и в дальнейшем оставалась в пределах около 50 дол. в год на душу населения. При этом огромные деньги, в том числе полученные от экспорта сырья и товаров и собранные на нищете и пьянстве части населения, в течение десятилетий тратились на неразумную, даже бездумную, поддержку режимов в странах соцлагеря и в «дружественных» пока государствах [22].

В середине 1980-х гг. началась вялотекущая говорливая «перестройка», и к концу 80-х гг. XX в. эффективность управления государством уже не выдерживала никакой критики. Изнутри систему успешно

разрушали ее противники, находящиеся на самых высоких этажах власти. К началу 90-х гг. полки магазинов окончательно опустели, и 2 апреля 1991 г. Совет министров СССР принял решение резко (в несколько раз) повысить цены на товары первой необходимости [4; 5; 16]. Золотой запас, в 1985 г. составлявший 2500 т, уменьшился до 240, внешний долг увеличился с 31 млрд дол. до 70 млрд дол. (по другим данным – с 25 млрд дол. до 104 млрд дол.), курс рубля к доллару вырос почти в 150 раз.

Что дала миру Страна Советов?

История СССР отнюдь не является собранием непрерывных ужасов и катастроф. Как каждое большое и сильное государство с собственной культурой и сильной идеологией, претендующей на мировое господство, СССР был настоящей фабрикой достижений [6; 23]. В любой отрасли, будь это наука, оборона, культура или спорт, в Советском Союзе было, чем гордиться. Иногда истинность достижения кажется спорной, учитывая, какой ценой было за него заплачено, но все же факт остается фактом – эпоха СССР – это время глобальных перемен к лучшему во всех отраслях жизни страны.

Главным достижением советского времени 20-х гг. XX в. стала электрификация всей страны, ликвидация безграмотности, преодоление последствий Гражданской войны, открытие в Крыму оздоровительного лагеря «Артек». Образование стало бесплатным для всех советских граждан.

1930-е гг. стали началом времени великих строек. Всего за великое десятилетие заработало 25 тыс. предприятий, около 1 тыс. крупных заводов, ряд строек, таких как Днепрогэс, Магнитогорский металлургический комбинат или Беломорско-Балтийский, стали на тот момент крупнейшими в мире. В это время в рекордно короткие сроки удалось построить одну из самых эффективных в мире (на тот момент) систем здравоохранения. Бесплатным медицинским обслуживанием было охвачено почти 200 млн чел.

Следующее десятилетие было отмечено победой над фашизмом и началом восстановления страны. Было восстановлено 1710 городов, 70 тыс. сел и деревень, 32 тыс. предприятий промышленности, 65 тыс. километров железных дорог, 98 тыс. колхозов и 2890 машино-тракторных станций. К концу четвертой пятилетки (1946–1951) уровень промышленного производства на 73 % превысил довоенный. В это же время были заложены основы советской космической программы [19; 22].

В 1954 г. Советский Союз сообщает о запуске первой в мире атомной электростанции. В 1957 г. с запуском Спутника-1 началась космическая эра в истории человечества, спущен на воду атомный ледокол «Ленин» (тоже первый в мире). С 1954 г. по 1960 г. проводится комплекс мероприятий по освоению целинных земель Казахстана, Поволжья, Урала, Сибири, Дальнего Востока. В эти годы советские ученые получают несколько Нобелевских премий – впервые с 1908 г. По всему миру гремит слава русского балета. Гастроли Большого театра становятся весомым событием мировой культурной жизни. В краткий период «оттепели» снимается яркое, прекрасное кино. В 1958 г. фильм Михаила Калатозова «Летят журавли» получает Золотую пальмовую ветвь Каннского фестиваля.

1960-е гг. показали, что Советский Союз первый в мире космических технологий, они начались полетом Гагарина и остались в истории «космическим десятилетием». Первый полет человека в космос, первый выход в открытый космос, создание новейшей космической техники – кораблей и ракетоносителей – новость № 1 и неоспоримое, неподдельное достижение советского времени.

Шестидесятые – годы мирового признания советской культуры. В 1965 г. Нобелевскую премию по литературе «За художественную силу и цельность эпоса о донском казачестве в переломное для России время» получает Михаил Шолохов. Советские музыканты собирают концертные залы по всему миру. На оперных и балетных сценах гремят имена Елены Образцовой, Ирины Архиповой, Галины Вишневской, Тамары Синявской, Майи Плисецкой, Екатерины Максимовой и Владимира Васильева, Рудольфа Нуриева, Михаила Барышникова, Натальи Макаровой. Фильм «Иваново детство» Андрея Тарковского получает «Золотого льва» на кинофестивале в Венеции [24].

Семидесятые стали всемирным триумфом советского хоккея. Советская сборная на долгие годы застолбила первое место по общему количеству олимпийских медалей как на летних, так и на зимних олимпиадах. В это время сняты лучшие фильмы Гайдая, Данелия, Рязанова, Тарковского. Тогда же написаны лучшие книги Гранина, Аксёнова, Шукшина, Распутина, Бондарева, Войновича, Айтматова, Астафьева, братьев Стругацких... [Там же].

Успехи СССР поражали весь мир. Выдающиеся американские экономисты Пол Самуэльсон и Василий Леонтьев делали предположение, что в период с 1984 по 1997 г. СССР гарантированно перегонит США по величине ВВП [25; 26]. Увы... Тем не менее, на момент распада экономическая мощь СССР достигала порядка 14 % от мирового зна-

чения, а, значит, составляла примерно 2/3 от экономики США, превосходила Японию почти в 1,5 раза, Германию – вдвое, а Китай – втрое!

СССР 1970-х гг. отличался от большинства стран тем, что производил внутри себя почти всё необходимое для жизни – от ракетоносителей и самолётов до товаров народного потребления. Последние часто были неказистыми, но родными, а не китайскими.

Восьмидесятые начинаются с Олимпиады в Москве. В 1981 г. премию «Оскар» получает кинофильм «Москва слезам не верит» – фильм, который Рональд Рейган посмотрел 8 раз, стремясь «понять загадочную русскую душу» [27].

В это время Советский Союз занимал 1-е место в Европе и 2-е в мире (после США) по объёмам производства промышленности и сельского хозяйства. Помимо гордости Страны Советов – космической отрасли, атомной энергетики и военно-промышленного комплекса – можно было гордиться цементом, которого в СССР производили больше всех в мире, и сельскохозяйственной техникой. Советские тракторы и комбайны хоть и не были образцом совершенства, но экспортировались в 40 стран мира.

В науке работал миллион советских людей, что в 1980 г. составляло четверть научных работников мира. СССР занимал одно из ведущих мест по числу полученных Нобелевских премий. Советские учёные отличились в ядерной физике, создании лазера, расшифровали письменность майя. В СССР были получены 104, 105, 106, 107, 108-й элементы таблицы Менделеева и синтезированы сверхтяжёлые элементы с атомными номерами со 112-го по 118-й. Советским медикам принадлежит заслуга в ликвидации оспы во всем мире, это то, что СССР может занести себе в безусловный актив наряду с полетом Гагарина и победой над фашистской Германией [28].

Бесплатным жильём (конечно, не всегда благоустроенным) было обеспечено все население СССР, а это 293 млн чел., а квартплата не превышала 3 % от дохода средней семьи.

Уравниловки, как почему-то принято считать, в Советском Союзе не было. Существовали «социальные лифты», при помощи которых передовая долярка могла стать депутатом Верховного Совета, а рядовой инженер дорасти до поста директора крупного предприятия или целой отрасли. Так, М. Горбачев был сыном комбайнера, а маршал В. Чуйков происходил из крестьян бедняков. Квалифицированный рабочий на заводе мог получать больше, чем вышестоящий инженер и даже директор. Хорошо зарабатывали дипломаты, военные и учёные. Так, зарплата доцента университета была около 360 руб. (примерно столько же получал директор школы), полковник ВВС – 450, а академик – 1200 руб. [29–31].

«Лебединая песня» советской промышленности прозвучала 15 ноября 1988 г., когда первый и единственный полет в беспилотном режиме совершил орбитальный корабль-космоплан «Буран» – чудо инженерной мысли. Ни до, ни после никто так и не смог повторить этот эксперимент. Но это уже был полет в никуда...

Назад в СССР?

По многим причинам современную Россию часто сравнивают с Советским Союзом [4; 32]. Должна ли наша страна двигаться вперед «в СССР»? Наш ответ – да. По многим, но не по всем направлениям.

Во-первых, мы должны хотя бы частично вернуть себе утраченную роль мирового технологического и экономического лидера. Данный вопрос целиком лежит в сфере внутренней политики и зависит от адекватности проводимого Правительством России курса.

Во-вторых, необходимо заметно ускорить интеграционные процессы на просторах бывшей Страны Советов. Естественно на качественно иной, взаимовыгодной основе. Страны бывшего соцлагеря можно (и нужно) вернуть, прежде всего, в область своего культурно-цивилизационного влияния. Эта задача решается, в том числе, созданием в России университетов мирового уровня. Действительно, достаточно вспомнить Британскую империю с ее Оксфордом и Кембриджем и понять, почему население бывших доминионов совершенно не стремится разрывать связи с метрополией. И если Кремль наконец-то научится эффективно использовать институты мягкой силы на постсоветском пространстве, то ему удастся исправить геополитическую катастрофу XX в. и вновь собрать большую часть стран региона вокруг российского культурно-информационного ядра. Пусть даже оно будет называться евразийским.

В-третьих, стараниями США и их союзников по НАТО фактически воссоздана геополитическая архитектура времен холодной войны [33; 34]. Это, безусловно, не только беда, но и шанс для России. Настало время обратиться к решению наболевших внутренних проблем, прежде всего к вопиющей деиндустриализации. А также найти новых друзей и партнеров.

Сейчас жизненно важно не повторить судьбу СССР 80-х гг. XX в. История действительно повторяется: усталость от социальных экспериментов, заоблачные нефтяные цены, а затем их стремительное падение, отсутствие реальной политики, финансовая, управленческая, образовательная, научная и культурная централизация, монополия одной партии и «чувство глубокого удовлетворения».

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Тоска по СССР // Интерфакс. – URL: <http://www.interfax.ru/russia/115719>.
2. Послание Президенту РФ В. В. Путину Федеральному Собранию Российской Федерации 25 апреля 2005 г. – URL: www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_53088.
3. Декларация и договор об образовании СССР // Викитека. – URL: https://ru.wikisource.org/wiki/Декларация_и_договор_об_образовании_СССР.
4. Гайдар Е. Т. Гибель империи. Уроки для современной России / Е. Т. Гайдар. – 2-е изд. – М. : Россспэн, 2007. – 448 с.
5. Горбачёв М. С. Понять перестройку... Почему это важно сейчас / М. С. Горбачёв. – М. : Альпина-Паблишер, 2006. – 400 с.
6. Зенькович Н. 1991. СССР. Конец проекта / Н. Зенькович. – М. : Олма Медиа Групп, 2009. – 572 с.
7. Калабеков И. Г. Российские реформы в цифрах и фактах / И. Г. Калабеков. – М. : РУСАКИ, 2010. – URL: <http://kaivg.narod.ru>.
8. Куманев Г. А. Военная экономика СССР – важнейший фактор Великой Победы (1941–1945 гг.) / Г. А. Куманев, Б. У. Серазетдинов. – М. : Вече, 2015. – 509 с.
9. Симонов Н. С. ВПК СССР. Темпы экономического роста, структура, организация производства, управление. – М. : Русский фонд содействия образованию и науке, 2015. – 504 с.
10. Корнаи Я. Дефицит / Я. Корнаи. – М. : Наука, 1990. – 607 с.
11. Воронов А. О проблемах преодоления дефицита и методах регулирования потребительского рынка / А. Воронов // Вопросы экономики. – 1990. – № 1. – С. 26–32.
12. Коэн С. Вопрос вопросов: почему не стало Советского Союза? / С. Коэн. – М., 2007. – 200 с.
13. Медведев Р. А. Советский Союз. Последние годы жизни. Конец советской империи / Р. А. Медведев. – М. : АСТ, 2010. – 640 с.
14. Лигачёв Е. К. Кто предал СССР? / Е. К. Лигачёв. – М. : Эксмо, 2009. – 288 с.
15. Ринчино А. Л. Моделирование социально-экономической системы региона // Известия Санкт-Петербургского университета экономики и финансов. – 2006. – № 4. – С. 136–140.
16. Полторанин М. Власть в тротиловом эквиваленте. Наследие царя Бориса / М. Полторанин. – М. : Эксмо, 2010. – 512 с.
17. Чазов Е. Здоровье и власть. Воспоминания «кремлевского врача» / Е. Чазов. – М. : Новости, 1992. – 224 с.
18. Черняев А. С. Совместный исход. Дневник двух эпох. 1972–1991 годы / А. С. Черняев. – М. : Россспэн, 2010. – 1047 с.
19. Кудров В. М. Советская экономика в ретроспективе / В. М. Кудров. – М. : Наука, 2003. – 306 с.
20. Островский А. В. Глупость или измена? Расследование гибели СССР / А. В. Островский. – М. : Форум, Крымский мост, 2011. – 863 с.
21. Пихоя Р. Г. История современной России: кризис коммунистической власти в СССР и рождение новой России. Конец 1970-х – 1991 гг. / Р. Г. Пихоя, А. К. Соколов. – М. : Россспэн, 2008. – 423 с.
22. Верт Н. История советского государства / Н. Верт. – М. : Инфра-М, 2001. – 480 с.
23. Достижения СССР // Проект 22-91. – URL: <http://22-91.ru>.
24. Парфёнов Л. Намедни. 1961–1970. Наша эра / Л. Парфёнов. – М. : КоЛибри, 2015. – 272 с.

25. Будущее мировой экономики. Доклад группы экспертов ООН во главе с В. Леонтьевым. – М. : Международные отношения, 1979. – 216 с.
26. Soviet Growth & American Textbooks. – URL: <http://marginalrevolution.com/marginalrevolution/2010/01/soviet-growth-american-textbooks.html>.
27. Сиротоэкранное кино // Власть. – 2005. – № 40 (643). – С. 44–45.
28. 10 инфекций, побежденных людьми // Русский репортер. № 48 (326). – С. 48–50. – URL: http://expert.ru/russian_reporter/2013/48/10-infektsij-pobezhdennyih-lyudmi.
29. Ностальгия: цены и зарплаты в СССР. – URL: <http://fishki.net/1319625-nostalgija-seny-i-zarplaty-v-sssr.html>.
30. Кто в Советском Союзе больше всех зарабатывал? – URL: <http://russian7.ru/post/kto-v-sssr-poluchal-samye-vysokie-zarpl>.
31. СССР – Россия: как изменился уровень жизни. – URL: <http://рожденные-в-ссср.рф/born/russia/view/10>.
32. Кудрин А. Россия переживает проблемы перестроичного СССР / А. Кудрин. – URL: <http://www.rosbalt.ru/moscow/2016/11/20/1568601.html>.
33. Лукьяннов Ф. Совсем «холодная война» / Ф. Лукьяннов // Россия в глобальной политике. – URL: <http://www.globalaffairs.ru/redcol/Sovsem-kholodnaya-voina-18421>.
34. Питерсон С. Назад в будущее: новая гонка вооружений между США и Россией. – URL: <http://inosmi.ru/inrussia/20040616/210398.html>.

УДК 165.731

Ю. Г. Немцов*

ПРИНЦИП ВОЗДАЯНИЯ КАК НОРМА СПРАВЕДЛИВОСТИ В ЮРИДИЧЕСКОМ ПОЗИТИВИЗМЕ Г. КЕЛЬЗЕНА

В статье рассматриваются особенности учения Ганса Кельзена о норме справедливости в рамках теории нормативизма и позитивизма. А именно особенности соотнесения Кельзеном нормы справедливости и принципа воздаяния.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: теория, нормативизм, право, воздаяние, норма, Кельзен, справедливость, позитивизм.

U. G. Nemtsov

THE PRINCIPLE OF RETRIBUTION AS THE NORM OF JUSTICE IN THE LEGAL POSITIVISM OF H. KELSEN

This article discusses the features of the teachings of Hans Kelsen on the rule of justice in the framework of the theory of overly regulated and positivism. Namely, features of the matching by Kelsen standards of fairness and the principle of retribution.

KEYWORDS: theory, overly regulated, law, retribution, norm, Kelsen, justice, positivism.

Нормативистская теория права получила наиболее логически завершенную форму в XX в. Она представляет собой направление в теории права, а также в философии права, представители которого рассматривают право как систему норм, при этом признавая правовыми только нормы позитивного права, т. е. только кодифицированные юридические нормы. Основоположником данной теории является австрийский и американский юрист и философ, теоретик права, один из основных теоретиков правового позитивизма Ганс Кельзен. Он предлагал рассматривать право как иерархическую систему норм, каждая из которых черпает свою силу в вышестоящей норме. Конечным же основанием нормативной системы является основная (сouverенная) норма. Данная теория была развита в его главном труде – «Чистом учении о праве».

* **Немцов Юрий Геннадьевич**, аспирант Байкальского государственного университета.

«В этой работе Г. Кельзен достаточно подробно анализирует понятие нормы, а именно: рассматривает норму как схему толкования; соотносит нормы и нормотворчество, действительность и сферу действительности нормы, дает определение актов, имеющих положительный и отрицательный характер регулирования поведения людей: приказ, полномочия, разрешение; рассматривает норму и его ценность» [1]. «Чистота» данного учения, согласно Кельзену, состоит в том, что оно занимается одним лишь правом и «очищает» его от всего того, что правом не является.

«Концепция Г. Кельзена, ориентированная на чистоту позитивистской теории права, по сути своей отвергает не только разного рода естественно-правовые доктрины, но и вообще философию права с присущим ей различием права и закона как метафизические и идеологизированные учения, не соответствующие позитивистским критериям строгого научного понимания права. С учетом философской продуманности, оснащенности и изощренности чистого учения его можно характеризовать как позитивистскую философию позитивного права» [2, с. 1].

Особое внимание в «чистом» учении о праве Г. Кельзен уделяет исследованию феномена «справедливость», рассматривая справедливость как свойство, которое присуще разнообразным предметам, но в особенности – человеку, так как именно к человеку, а особенно к его действиям, применяют критерий справедливости.

Прежде всего, необходимо отметить, что нормативистская теория относит справедливость к сфере морали. «О человеке, в особенности о законодателе или судье, говорят, что он справедлив или несправедлив. В этом смысле справедливость предстает как присущая людям добродетель. Как и всякая добродетель, справедливость есть моральное качество; поэтому справедливость находится в сфере морали» [3, с. 431].

Рассматривая справедливость как добродетель, Кельзен отмечает, что проявляется она в поведении человека относительно окружающих его людей, т. е. именно в социальном поведении. «Социальное поведение человека справедливо, если оно соответствует некоей норме, которая предусматривает это поведение, т. е. устанавливает его в качестве должного. Социальное поведение человека несправедливо, если оно противоречит некоей норме, предписывающей определенное поведение. Эту норму можно назвать нормой справедливости [Там же].

Но всякая ли моральная норма будет являться нормой справедливости? Кельзен дает ответ и на этот вопрос: нормой справедливости может считаться лишь такая норма, которая предписывает человеку определенное обращение с другими людьми. В качестве примера он рассматривает норму, запрещающую совершение самоубийства. По его

мнению, такая норма не может быть нормой справедливости, поскольку не предписывает именно обращения одного человека с другим. Нормой же морали такая норма вполне может быть, так как она запрещает подобное поведение из-за социально нежелательных последствий. Более того, кара человека за покушение на самоубийство уже может считаться справедливой или же нет, так как оценивается исходя из нормы, предусматривающей определенное обращение с человеком.

Однако не следует забывать и о том, что и сами нормы оцениваются людьми как справедливые или несправедливые. При этом они будто бы сравниваются с некоей нормой справедливости и считаются справедливыми только при соответствии с ней.

«Справедливость или несправедливость позитивного права чаще всего оценивается в соотношении с естественным правом, т. е. позитивное право действительно лишь в том случае, если оно соответствует естественному праву, конституирующему некую абсолютную ценность справедливости» [3, с. 433]. В таком случае, норма позитивного права, которая противоречит естественному праву, не может считаться действительной. Следовательно, действительным может считаться лишь естественное право.

На основании этого автор нормативистской теории задается вопросом, что же происходит, когда говорится о справедливом или несправедливом позитивном праве? В основу своего обоснования данной ситуации он ставит акты, т. е. бытийные факты человеческого поведения, которыми устанавливаются нормы, в данном случае – норма справедливости. Подобные акты могут соответствовать норме справедливости или же противоречить ей. «Именно эти акты оцениваются как справедливые или несправедливые. Справедливость и несправедливость – это свойство не нормы позитивного права, а того акта, которым она установлена и смыслом которого она является. В признании того, что действительность позитивного права не зависит от его соотношения с нормой справедливости, заключается существенное различие между естественно-правовым учением и правовым позитивизмом. Позитивное право может быть только справедливым или несправедливым, либо же ни справедливым, ни несправедливым. Допущение, согласно которому действительность нормы позитивного права не зависит от действительности нормы справедливости, есть принцип правового позитивизма» [Там же].

«Действительность нормы можно выразить следующим образом: нечто должно или не должно быть или совершаться. То, что норма действительна, не равнозначно тому, что она фактически применяется и соблюдается. Правовая норма считается объективно действительной

лишь в том случае, если поведение, которое она регулирует, хотя бы в некоторой степени, фактически соответствует ей. Норма, которая никем и никогда не применяется и не соблюдается, не считается действительной правовой нормой» [3, с. 21].

Кельзен отмечает, что нормы справедливости имеют общий характер. «Норма называется общей, если она, в отличие от индивидуальной нормы, действительна не только в одном конкретном случае, а в неопределенном числе сходных случаев. Однако общую норму нельзя отождествлять с общим понятием, которому она аналогична в этом отношении. Общее понятие не предусматривает, что предмет должен обладать некоторыми качествами. Понятие – в отличие от нормы – не конституирует ценности» [Там же, с. 441].

Кельзен различает два типа норм справедливости: метафизический и рациональный. Метафизические нормы справедливости являются метафизическими и по происхождению, и по содержанию, так как их нельзя понять человеческим разумом. «В справедливость, конституируемую этими нормами, следует верить, но эту справедливость нельзя рационально постигнуть. Для норм справедливости рационального типа характерно то, что они могут быть осмыслены как нормы, установленные человеческими актами, следовательно, они могут быть поняты человеческим разумом, т.е. постигнуты рационально» [Там же, с. 442].

Детальному исследованию Кельзен подвергает целый ряд норм справедливости рационального типа:

- «*сuum cuique*» – «каждому свое»;
- «не делай другим того, чего не хочешь, чтобы причиняли тебе» – золотое правило;
- «действуй только в соответствии с такой максимой, относительно которой ты в то же время можешь желать, чтобы она стала всеобщим законом» – категорический императив И. Канта;
- «с людьми должно обращаться хорошо и нельзя обращаться плохо» – моральная философия Ф. Аквинского;
- «каждому по труду, т. е. в соответствии с его услугой»;
- «от каждого – по способностям, каждому – по потребностям» (К. Маркс) – норма справедливости в «коммунистической экономике будущего».

Остановимся подробнее на анализе Г. Кельзеном принципа справедливости, исходящего из так называемого «принципа воздаяния». «Всякое право соответствует принципу воздаяния, поскольку право есть порядок, устанавливающий санкции, а санкции заключаются в принудительном причинении зла в качестве реакции на правонарушение. Но принцип воздаяния требует также награду за заслугу и поэтому пред-

ставляет собой применение моральной заповеди благодарности. Таким образом, норма воздаяния предписывает, что тому, кто делает зло, должно причинить зло» [3, с. 455]. Однако Кельзен называет эту формулу пустой, так же, как и формулу «Должно делать добро и воздерживаться от зла». Объясняет он это тем, что обе эти формулы предполагают некий нормативный порядок, который определяет, что должно делать и от чего должно воздерживаться.

Кельзен утверждает, что принцип воздаяния противоположен принципу равенства. И действительно, если норма, сводящая справедливость к равенству, гласит: «со всеми людьми должно обращаться одинаково», – то принцип воздаяния требует наоборот неравного обращения с людьми, предусматривая наказание для совершающих зло и вознаграждение для совершающих добро.

Принцип воздаяния также предполагает, что за определенным поведением человека (хорошим или плохим) должна следовать определенная реакция (наказание или вознаграждение). Легко может возникнуть желание признать идею равенства в соотношении между действием и реакцией на него. Соответственно, норма воздаяния требует одинакового за одинаковое. В наиболее примитивной форме это выражается в принципе талиона: «око за око, зуб за зуб». Но присмотревшись подробнее, мы можем обнаружить, что в принципе воздаяния действие и реакция совсем не одинаковы и не могут быть одинаковы, что «в формуле «зло за зло, добро за добро» равенство существует лишь на уровне словесного выражения, но не по сути дела» [Там же, с. 456]. По Кельзену, действие и противодействие представляют собой ценности. Соответственно, равенство действия и противодействия – это равенство ценностей. Кельзен доказывает, что это не так. Зло действия в норме воздаяния заключается в противоречии этого действия норме, которую постулирует принцип воздаяния, к примеру, нормам, запрещающим совершение различных преступлений. «Здесь имеет место отрицательная ценность, антиценность в объективном смысле, поскольку она заключается в несоответствии норме» [Там же]. В субъективном же смысле антиценность рассматривается как противоречие чего-либо не норме, а субъективному желанию человека, соответственно, субъективное восприятие человеком чего-либо как зла. «Однако зло противодействия, предусмотренного нормой воздаяния, не может быть антиценностью в объективном смысле, ибо реакция (наказание) установлена нормой воздаяния в качестве должного, она осуществляется в соответствии с этой нормой. Следовательно, она представляет собой не отрицательную, а положительную ценность. А это значит, что эта реакция есть благо. Она есть зло лишь в том субъективном смысле, что представляет собой не-

что нежелательное для адресата; нечто, что он воспринимает как зло, потому что оно причиняет ему неприятность. Таким образом, действие и ответное действие в своем качестве ценностей отнюдь не одинаковы» [3, с. 457].

Здесь с Кельзеном можно не согласиться. Ведь с другой стороны, поведение, которое квалифицируется как правонарушение, должно быть наказано не только исходя из его общественно опасных последствий, но еще и вследствие оказания на других воздействия, которое субъективно воспринимается другими как зло. Соответственно, не только ответное действие (наказание), но и действие (преступление) само по себе в субъективном смысле составляет отрицательную ценность. Однако Кельзен отмечает, что это происходит далеко не всегда. «Вполне возможно, чтобы определенное поведение одного человека по отношению к другому было запрещено моралью и правом, хотя этот другой желает такое поведение» [Там же]. В качестве примера он приводит эвтаназию, когда подлежит наказанию врач, причинивший смерть неизлечимому больному в ответ на его просьбы избавить его от невыносимых страданий. Более того, рассматривая случаи, где как действие, так и ответное действие субъективно воспринимаются как зло, Кельзен подчеркивает, что и здесь «зло ответного действия отнюдь не обязательно должно быть равным злу действия» [Там же, с. 458]. И действительно, убийство совсем не всегда наказывается смертной казнью. В случае, когда, например, кража карается тюремным заключением, происходит сопоставление двух разных видов субъективного зла. Однаковость субъективного зла для действия и для ответного действия предусматривает только принцип талиона, т. е. принцип воздаяния в его наиболее архаичной форме.

Примерно также соотносятся действие и ответное действие во второй части нормы воздаяния: «Заслуге подобает награда, добро за добро». В данном случае реакция составляет положительную ценность и в объективном, и в субъективном смысле. Однако, Кельзен отмечает, что и в этом случае действие и ответное действие могут отличаться друг от друга. «Например, если вознаграждение за смелый поступок заключается в почестях, выражаяющихся в медали, которую имеет право носить читимый таким образом человек. Принцип, согласно которому за одинаковые заслуги должно давать одинаковые награды, не имманентен идее воздаяния как таковой, но (как и принцип, согласно которому за одинаковые преступления должно назначать одинаковые наказания) является следствием общего характера нормы воздаяния» [Там же].

Более того, Кельзен утверждает, что в качестве соотношения между действием и ответным действием норма справедливости, сводящая

справедливость к воздаянию, предусматривает не равенство, а пропорциональность. Это выражается в норме: «Чем больше вина, тем большим должно быть наказание; чем больше заслуга, тем большей должна быть награда». При этом он подчеркивает, что речь идет о пропорциональности между положительными или отрицательными ценностями, которыми являются действие и ответное действие. Такая пропорциональность предполагает, что эти ценности могут иметь различные степени. Однако Кельзен не относит это к ценностям в объективном смысле. «Если суждение, согласно которому некое поведение обладает положительной ценностью, означает, что оно соответствует предписывающей его норме, а суждение, согласно которому некое поведение обладает отрицательной ценностью, означает, что оно противоречит предписывающей его норме, если положительная или отрицательная ценность заключается в этом соответствии или противоречии, то она не может иметь степеней. Поведение не может соответствовать либо противоречить норме в большей или меньшей степени. Оно может лишь соответствовать либо не соответствовать. Оно может составлять лишь положительную либо отрицательную ценность, но не большую или меньшую ценность или “антиценность”. И если умышленное убийство оценивается обществом как более тяжкое преступление, чем кража, то это потому, что убийство более нежелательно, чем кража: неудовольствие, отрицательные эмоции, возникающие в обществе в случае убийства, более интенсивны, чем в случае кражи. Другими словами, потому что жизнь гораздо более важна, чем собственность. Точно так же смертная казнь является более суровым наказанием, чем тюремное заключение, поскольку сохранение жизни более желательно, чем сохранение свободы; ведь жизнь составляет большую субъективную ценность, чем свобода» [3, с. 459]. В таком случае пропорциональность существует лишь между ценностями в субъективном смысле, которые выражаются в действии и ответном действии принципа воздаяния. Причем соотношение между ними должно иметь следующий вид: при увеличении отрицательной или положительной ценности действия отрицательная или положительная ценность ответной реакции тоже должна увеличиться соответственно первой. Но такая пропорциональность, по Кельзену, была бы возможна лишь в том случае, если рассматриваемые ценности поддавались бы количественному измерению. Однако это не так. Из этого следует, что о пропорциональности между действием и ответным действием принципа воздаяния можно говорить не в строгом, а только в приблизительном смысле.

Под влиянием учения Ганса Кельзена гораздо больше внимания стало уделяться противоречиям в праве. «Уже то, что Кельзен относит

справедливость к морали, предрещает его негативное отношение к теории естественного права, да и вообще к любой концепции различения права и закона» [4]. Своеобразие чистого учения о праве Г. Кельзена как аналитической философии права состоит в следующем: это учение считает себя учением о праве, которое достигает чистоты юридических методов благодаря направленности лишь на постижение позитивного права, т. е. это учение считает, что оно предлагает понятийный и методологический инструментарий для постижения и изложения любой мыслимой правовой системы.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Заморская Л. И.* Нормативность правопонимания: Общетеоретические аспекты (по Г. Кельзену) / Л. И. Заморская // Вестник Волжского университета им. В. Н. Татищева. – 2013, № 2 (78). – С. 191–199.
2. *Барченкова К. А.* Чистое учение о праве Г. Кельзена: теоретико-правовой анализ / К. А. Барченкова // Право: современные тенденции: материалы IV Междунар. науч. конф. (г. Краснодар, февраль 2017 г.). – Краснодар : Новация, 2017. – С. 1–3.
3. Ганс Кельзен. Чистое учение о праве. 2-е изд / пер. с нем. М. В. Антонова и С. В. Лёзова. – СПб : Алеф-Пресс, 2015. – 542 с.
4. *Нерсесянц В. С.* Философия права / В. С. Нерсесянц. – М. : Инфра-М – Норма, 1997. – 652 с.

УДК 657.9

Е. В. Ларюнина, К. В. Фролова*

ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ЭТИКА: ПОЧЕМУ ФИНАНСОВЫЕ СПЕЦИАЛИСТЫ ДОЛЖНЫ БЫТЬ СОЦИАЛЬНО ОТВЕТСТВЕННЫМИ

В статье говорится о важности вопроса социальной ответственности финансовых работников, в частности, бухгалтеров. Описывается важность понимания профессиональной этики финансовыми работниками на примере корпорации «Enron».

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: профессиональная этика, финансовый специалист, бухгалтер, отчетность, социальная ответственность.

E. V. Laryunina, K. V. Frolova

PROFESSIONAL ETHICS: WHY THE FINANCIAL SPECIALISTS SHOULD BE SOCIALLY RESPONSIBLE

The article talks about the importance of the issue of social responsibility of financial workers, in particular, accountants. It gives an understanding of the role of social responsibility in the example of the corporation “Enron”, the internal events in which gave an understanding of the importance of professional ethics for financial professionals.

KEYWORDS: professional ethics, financial specialist, accountant, reporting, social responsibility.

Отличительной чертой бухгалтерской профессии является принятие бухгалтером на себя обязанности действовать в общественных интересах. Следовательно, обязанность профессионального бухгалтера заключается не только в удовлетворении потребностей заказчика или работодателя. Этика относится ко всем аспектам практической деятельности, поэтому действуя в общественных интересах, профессиональный бухгалтер должен соблюдать нормы и стандарты, принятые в этой сфере.

* **Ларюнина Екатерина Валерьевна**, старший преподаватель кафедры «Финансы и бухучет» Иркутского государственного университета путей сообщения;
Фролова Ксения Владимировна, студентка Иркутского государственного университета путей сообщения.

На данный момент профессиональной этике отводится значимая роль в разработке модели честного и ответственного ведения бизнеса. Отправной точкой и ярким примером несоблюдения этических основ в принятии управленческих решений служит компания «Enron». Руководство энергетической компании разработало и реализовало достаточно сложную схему для того, чтобы у общества, акционеров и инвесторов складывалось благоприятное впечатление о результатах деятельности компании. В ходе реализации схемы корпорацией были зарегистрированы множество юридических лиц, количество которых за трехлетний период достигло трех тысяч, включая восемьсот, находящихся в офшорных зонах. Принцип действия схемы заключался в следующем: операции с электроэнергией, проводимые через дочерние компании, увеличивали себестоимость и сбытовую цену электричества, а также на них оформлялись убытки компании. Таким образом, афера Enron заключалась не в сокрытии доходов, а в сокрытии убытков. Существенными для дела Enron оказались факты участия в фальсификации отчетности специалистов аудиторской фирмы «Arthur Andersen», которая давала положительные заключения о достоверности финансовой отчетности корпорации. Один из известнейших российских экономистов С. Гуриев в своих лекциях говорит о том, что если руководитель не может положиться на аудированную отчетность, то он просто ничего не знает о компании [1; 2]. Так прекратили свое существование две компании, часть сотрудников которых напрочь забыли об этической составляющей профессии. Кроме того, любая корпорация, обанкротившись, лишает государства налогов и тем более рабочих мест. Именно поэтому каждый скандал находится в центре внимания и каждый скандал приводит к ужесточению регулирования в сфере финансовых операций. Можно проследить прямую связь между тем, что произошло в Enron, и тем, как американские регуляторы отреагировали в начале 2000-х гг., приняв акт Сарбейнза–Оксли. После кризиса 2008–2009 гг. американские регуляторы приняли огромный акт Додда–Франка, который серьезно ужесточил регулирование финансовых рынков и банков.

После скандала Enron и кризиса 2008–2009 гг. в бизнес-школах начали обсуждать этику. Профессиональная этика относится ко всем аспектам деловой практики – как организация производит и поставляет продукцию, совершает работы и оказывает услуги, взаимодействует с клиентами, поставщиками, работниками и обществом – все это показывает, насколько работники компании этичны, социально ответственны, а также дает представление о нацеленности компании на долгосрочное и честное существование на рынке. Этика затраги-

вает вопросы прав человека, гендерного неравенства, проблему коррупции и т. д.

В настоящее время в профессиональной сфере происходят значительные изменения, это связано с введением Профессионального стандарта бухгалтера, разработанного Институтом профессиональных бухгалтеров и аудиторов России (ИПБ РФ) и утвержденного Министерством труда и социальной защиты Российской Федерации от 22.12.2014 г. № 1061н [3]. В скором времени стандарт станет обязательным для исполнения всеми работодателями, уже сейчас часть организаций попадают в список его обязательных исполнителей. А это, в свою очередь, означает, что бухгалтер, желающий трудоустроиться в среднюю и крупную организацию, должен быть аттестован, т. е. иметь подтверждение своей квалификации. Квалификацию можно подтвердить путем получения аттестатов, сертификатов, выдаваемых после прохождения определенной программы и подтверждения полученных и имеющихся знаний. В свою очередь, программа должна соответствовать Международным стандартам образования бухгалтера (МСО), разработанным Комитетом по образованию Международной федерации бухгалтеров (МФБ). В документ включено восемь стандартов. Один из них – IES (МСО) «Профессиональные ценности, этика и отношения» – определяет профессиональные ценности, этику и отношения, которыми должны овладеть бухгалтеры в процессе обучения для получения соответствующей квалификации и затем использовать в своей профессиональной деятельности [4].

Программа профессионального образования бухгалтера должна дать потенциальным профессионалам концептуальную основу профессиональных ценностей, этики и отношений, чтобы они имели возможность профессионально оценивать ситуацию и действовать этично в интересах общества и профессии.

Освещение ценностей и профессиональных отношений в программах профессионального образования бухгалтеров должно обеспечить стремление к следующим составляющим:

- защита интересов общественности и пониманию социальной ответственности;
- постоянное совершенствование и обучение на протяжении всей жизни;
- надежность, ответственность, своевременность, вежливость и уважение;
- соблюдение законодательных и нормативных актов.

Нетрудно заметить, что на первом месте стоит социальная ответственность, и это не случайно. Прежде чем перейти к рассмотре-

нию данной категории, стоит дать определение этой составляющей профессиональной этики. Что же такое социальная ответственность финансового работника? Это, прежде всего, отражение в учете и отчетности реального положения дел организации, а также осознание взаимосвязи между степенью честности и компетентности специалиста с благополучием лиц, на которых оказывают влияние результаты его деятельности. Значимость этого элемента отлично иллюстрирует следующий пример. Неудовлетворенный размером прибыли, отраженной в отчетности, президент крупной компании поставил перед руководителем одного из ее подразделений задание о повышении прибыли. Вопрос был решен путем сокращения расходов на рекламу до конца квартала. В текущем отчетном периоде организация действительно будет иметь большую прибыль, руководитель подразделения получит за решение поставленной задачи премию, но в долгосрочной перспективе организация может столкнуться с проблемой некорректного формирования финансового результата. Если рассматривать данную ситуацию в плоскости отражения прибыли в отчетности, показатель прибыльности в этом случае не гарантирует стабильности и абсолютно не характеризует этот пример с точки зрения социальной ответственности [4; 5].

Если говорить о примере проявления социальной ответственности, то наиболее наглядным будет пример вице-президента компании «Enron» Шэрон Уоткинс. Она не обращалась напрямую в органы государственной власти. Уоткинс написала письмо президенту компании Кеннету Лэю, в котором изложила в подробностях механизм, позволявший «Enron» скрывать миллиардные долги на счетах фиктивных партнерств, создававшихся компанией с 1999 г. по инициативе финансового директора Эндрю Фастоу. В письме она предупредила, что «компания может оказаться в центре серии бухгалтерских скандалов». Но эта записка, которую прочитал Лэй, не попала ни к кому вне компании – по крайней мере до того, как компания обанкротилась. Шэрон Уоткинс сейчас считается выдающимся примером корпоративной честности.

Рассмотренные примеры демонстрируют противоположное отношение специалистов финансовой сферы к этической стороне профессиональной деятельности, к различному пониманию важности груза социальной ответственности, возложенного на профессионала.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Гуриев С. Банкротство лидеров рынка: причины, последствия, выводы. Ч. 2 / С. Гуриев. – URL: <https://republic.ru/calendar/event/875884>.

2. Гуриев С. Банкротство лидеров рынка: причины, последствия, выводы. Ч. 1 / С. Гуриев. – URL: <https://republic.ru/calendar/event/875328>.
3. Об утверждении профессионального стандарта «Бухгалтер»: приказ Минтруда России от 22 дек 2014 г. № 1061н (Зарегистрировано в Минюсте России 23 янв. 2015 г. № 35697) // Консультант+ URL: <http://fgosvo.ru/uploadfiles/profstandart/08.002.pdf>.
4. Международные стандарты образования бухгалтера. – URL: <http://www.misbfm.ru/node/10574>.
5. Социальная ответственность бизнеса: отражение в отчетности. – URL: http://elibrary.ru/download/elibrary_19412297_68981149.pdf.

УДК 159.955

А. В. Дмитренко*

КАК ПОВЫШАТЬ СКОРОСТЬ МЫШЛЕНИЯ

В статье затрагиваются вопросы повышения эффективности мыслительной деятельности индивида. Внимание уделяется проблеме повышения скорости письма, овладения навыками стенографии.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: *конкуренция, обучение, превосходство, производительность труда, рынок, скорость мышления.*

A. V. Dmitrenko

HOW TO INCREASE THE SPEED OF THINKING

The problems of increasing the effectiveness of the individual's thinking activity are touched upon. Attention is paid to the problem of speeding up writing, mastering shorthand skills.

KEYWORDS: *competition, training, excellence, labor productivity, market, speed of thinking.*

Для создания требуемых условий технического прогресса производительность труда может быть достигнута путем повышения скорости мышления. Для повышения скорости создания новых творческих ценностей целесообразно применять предварительное накопление знаний по решаемым вопросам.

В свою очередь, недостаточная скорость записи выработанных мыслей ограничивает скорость мышления. В случае достижения скорости записи 15 слов в минуту дальнейшее освоение данной дисциплины возможно совместить с процессом создания творческих разработок. При знании стенографии процесс записи деловых текстов позволяет достичь более высокой скорости мышления. В свою очередь, повышение скорости записи позволяет достичь ускорения при осмыслиении производственных процессов.

На современном этапе развития государств, при изменении политической обстановки в мире, смене уровня управления экономикой для

* *Дмитренко Алексей Васильевич, доктор технических наук, профессор Сибирского государственного университета путей сообщения.*

бывших ранее социалистических странах, в периодической печати и по телевидению стали считать, что конкуренция и рынок являются самыми важными факторами роста экономики населения и предприятий. Стало также считаться, что наиболее важным путем для обеспечения роста экономических показателей развития стран мира является использование кредитной системы, или получение денег в долг инициативными лицами [2, 4, 5, 6, 7].

В то же время, люди жили на Земле десятки тысяч лет. Несмотря на наличие в тот начальный период истории труда, денег, рынка и конкуренции, имеющихся сырьевых ресурсов, внешних источников энергии объем производства стран мира и выпуск товаров для населения в течение многих тысячелетий почти не возрастил.

Однако в последние пять веков в жизни человеческого общества достижения науки и техники и их использование в практической деятельности стали являться важнейшим путем обеспечения роста объемов производства, увеличения выпуска товаров для населения, повышения жизненного уровня людей страны. Вызвано это тем, что только с начала широкомасштабного использования в практике жизни людей достижений науки и техники, последующее их применение в практике, позволило найти новые внешние источники энергии (нефть, газ, атомная энергия), что обеспечило рост объемов производства стран мира в десятки раз, несмотря на наличие в XX в. двух мировых разрушительных войн. Ещё Д. И. Менделеев писал: «Без светоча науки и с нефтью будут потемки».

Для обеспечения достижения высоких экономических результатов в современных условиях научно-технического прогресса требуется не только уметь создавать новые научные ценности и более совершенные технологические процессы, но и осуществлять это с ещё более высокой скоростью, по сравнению с конкурентами. Относительно важности скорости мышления в творческом процессе имеется высказывание: «Значение скорости мысли – это величайшая тайна, охраняемая жрецами». Возможно, вам довелось слышать такие выражения, как «тугодум», «до тебя не доходит». О чём они говорят? О том, что с человеком, у которого медленнее работает мысль, трудно или неинтересно разговаривать.

Скорость мышления у всех живущих на земле людей разная. Но отличия могут быть незначительны и значимы. *С помощью значительного превосходства в скорости мышления один человек может покорить множество людей, целые народы.*

Представьте себе, миллион человек задают задачу с некоторыми арифметическими действиями. Первым решает задачу тот человек, у

которого скорость мысли выше, чем у других. Он может решить задачу раньше остальных на 10, 20, 30 сек; или за 1, 10 мин. Этот простой пример свидетельствует о том, что один человек узнает на 10 мин раньше других ответ. Узнает что-либо новое, быстрее получит знания, получит возможность контролировать, направлять действия всех людей. Кому-то подсказывать правильное промежуточное решение, приближая его к итогу, кому-то давать ложное промежуточное решение, тем самым отбрасывая его назад. Или, что для него легче, дать всем сразу ложное решение. Завести в тупик и потом перед всеми сделать открытие, другими словами – *властвовать* (курсив наш. – А. Д.)» [7].

Следовательно, в сложившихся обстоятельствах в квалификации специалистов по управлению сложными производственными процессами успех в жизни людей можно обеспечить только за счет достижения высокой скорости мышления и быстрого решения сложнейших творческих производственных задач.

Применение в практической деятельности людей достижений научно-технического прогресса в перспективе может обеспечивать быстрый рост материальных ценностей, значительное улучшение уровня жизни населения каждой страны. В создавшейся обстановке использование в практической деятельности достижений научно-технического прогресса за счет обеспечения более высокой скорости мышления позволит повысить эффективность труда, а людям добиться больших успехов в своей деятельности.

Однако научные достижения в производственной деятельности требуют от людей значительных дополнительных затрат, связанных с их осуществлением:

1. Необходимо создание людьми новых научных результатов.
2. Следует обеспечивать творческое использование в практической деятельности людей ранее созданных ими достижений научно-технического прогресса.

Каждый из этих факторов для своего внедрения в практику будет иметь определенный характер затрат, связанных с их осуществлением. Данный порядок затрат значительно изменился с развитием истории в жизни человечества.

На начальной стадии развития человеческого общества имелось много проблем в жизни, которые необходимо было решать за счет следующих достижений в науке и технике:

- получение в практике людей новых изобретений или открытий;
- творческие разработки и последующее создание новых технологий производственных процессов и, в первую очередь, объектов, требующих значительных капитальных затрат;

– творческое применение новых достижений науки и техники в практической деятельности людей с учетом исторических условий, а также наличия сложившихся и имеющихся ситуаций или условий.

Каждому специалисту в своей практической деятельности приходится решать много вопросов, связанных с применением новых, а также ранее разработанных достижений в своей практической деятельности для отдельных лиц, предприятий или даже целых стран мира. С учетом необходимых достижений науки и техники приходится определять стоящие перед людьми задачи, а также на длительную перспективу прогнозировать ход событий.

В период кризисных ситуаций также необходимо быстро и грамотно рассматривать технические вопросы развития экономической и хозяйственной деятельности каждой страны, обеспечивая недопущения появления периодических спадов в объемах производства. В новых условиях тот, кто будет лучше составлять творческие прогнозы, кто сможет быстрее и более качественно преодолевать возникающие перед ними трудности и проблемы, достигнет лучших результатов, по сравнению с другими лицами, живущими и работающими рядом, того ждет больший успех. Поэтому в новых условиях будет возрастать эффективность наличия высокой скорости мышления людьми в случае решения производственных задач.

Для творческих лиц в течение всей жизни людей скорость мышления может быть достигнута или повышена от использования в своей жизни следующих основных факторов:

- за счет более быстрой выработки мыслей, ускоренного решения многих возникающих перед людьми вопросов и проблем;
- за счет повышенной скорости записи всех возникающих при этом решении вопросов.

Следует учитывать также много факторов, которые окажут влияние не только на итоги сегодняшнего дня, но и на результаты в будущем. Ведь процесс выработки новых мыслей или общественное решение предприятий или даже государств при выполнении определенных договоров будет достигаться при определенных условиях их проведения. Порядок достижения таких успехов изложен в ранее изданной научно-технической литературе, а также описан в следующих книгах Трампа [10, 11, 12, 13].

При написании книги – а в последнее время это едва ли не основное мое занятие – в течение семи-восьми месяцев я делаю заметки, подбираю материалы, начитываю истории и идеи и только после этого приступаю к объединению полученных сведений в единое целое. Это длительный процесс, требующий терпения и настойчивости. Честно говоря,

иногда я задумываюсь над целесообразностью своих действий, слишком уж это дело нелегкое. Однако держать в руках готовую книгу невероятно приятно. Ведь для ее появления на свет было потрачено столько времени и труда. Читатель не знает, сколько сил нужно вложить в создание книги, но тот, кто написал хотя бы одну книгу, скажет вам, что прилежание и усердие совершенно необходимы в этом деле. И конечно, эти качества не возникают на голом месте [13].

«Когда я только делал первые шаги в бизнесе, то проводил очень много времени за изучением мельчайших деталей условий интересующей меня сделки, и точно также поступаю сейчас. Причина моего умения быстро реагировать заключается в том, что я провожу большую подготовительную работу, которой, конечно, никто не замечает. Если вы видите человека за работой, это не значит, что он ее не выполняет вне кабинета или на досуге. Я тщательно готовлюсь и позже, когда приходит время, оказываюсь готов к прыжку» [Там же].

«Вам когда-нибудь приходилось восклицать: «Если бы я подумал об этом раньше!»? Я слышал эти слова от людей, столкнувшихся с воплощенной в действительности умной и неординарной мыслью. Один из способов научиться быстро соображать – задать себе вопрос: что я должен был подумать об этом раньше? Сделайте это прямо сейчас, и скоро услышите, как другие будут говорить в ваш адрес: «Какая идея! Почему я не подумал об этом раньше?» Вы очень удивились бы, узнав, сколько классных идей может прийти в голову, если заставить себя размыслить. На размышления требуется время, Так тренируется умение быстро соображать. Всему свое время: сначала мы идем, потом бежим и только после этого делаем рывок вперед [Там же].

Скорость фиксирования записей в творческой деятельности людей оказывает влияние на развитие экономики.

На различных этапах развития истории с течением времени будет возрастать эффективность увеличения скорости мышления на возможность достижения успехов в своей жизни за счет повышения скорости записи, выработанной мышлением в деловом мире.

С увеличением количества научных знаний, накоплением полученных решений с использованием итогов различных наук, достижением более высоких технологий, встала задача быстрого фиксирования приобретенного опыта. Встала задача возможности накопления для размножения в массовых количествах экземпляров ранее накопленных и полученных в результате работы научных и творческих знаний.

На начальном этапе развития грамотности, да и в настоящее время, наиболее эффективным способом создания и хранения полученных

научных результатов в практической деятельности стало их написание. Это наиболее быстрый путь передачи информации для дальнейшего получения эффекта или повышения результативности произведенных затрат. Возможности пути записи деловых текстов прошли несколько этапов с развитием истории.

На начальном этапе фиксирование итогов творческого труда, и полученных при этом знаний происходило с использованием простейших способов применения бумаги: гусиное перо, обыкновенная чернильная ручка, авторучка. На последующем этапе произошло внедрение в практику печатных пишущих машинок, позволяющих в нескольких экземплярах обеспечить размножение сразу деловых текстов. Это дало возможность совершенствовать делопроизводство.

Коренные изменения произошли с широкомасштабным использованием в практической деятельности людей электроэнергии. Использование телеграфных аппаратов на железнодорожном транспорте позволило практически мгновенно передавать данные о движении поездов и о назначении всех вагонов. Это позволило уменьшать простоя вагонов и резко сокращать затраты в развитие сортировочных станций – этих самых дорогостоящих элементов железнодорожного транспорта. Внедрение компьютеров и особенно интернета позволило в быстрые сроки делать качественные копии документов, резко усовершенствовать систему делопроизводства, быстрого составления деловых текстов.

Однако несмотря на такие огромные достижения в техническом прогрессе, с каждым разом требуется затрачивать все больше и больше усилий и времени на составление текстов для непосредственного выполнения научных разработок и последующего их практического применения в деловом мире.

В научном мире ускорение процесса записи позволяет достигать высокого эффекта при составлении деловых научных текстов:

- за счет сокращения времени написания или фиксирования вновь составляемого текста и дальнейшего получения научных результатов;
- за счет появления возможности достигать нового и более высокого качества и количества в творческом мышлении достигнуть новых результатов, увеличения объемов выпуска научной продукции.

В деловом мире сокращается время на составление делового текста, ускоряется в целом весь производственный процесс.

Наибольший эффект для уменьшения времени написания делового текста играет стенография. Она позволяет в целом сокращать время составления деловых текстов в научном мире [3].

При знании стенографии у человека появляется ряд возможностей:

а) обладание сведениями, которые не нужно знать конкурентам;

б) быстрое создание деловых текстов в любом месте и в любой обстановке, где невозможно использовать другие технические средства мгновенной связи;

в) рациональное использование появившегося времени и увеличившаяся производительность труда, т. е. повышается эффективность творческого труда (количество и качество).

Стенография позволяет достичь больших успехов для научного работника, деятельность которого подразумевает писать или составлять много деловых научных текстов, требующих больших знаний.

Более высокая скорость составления деловых творческих текстов, по сравнению с существующей системой, достигается следующим образом.

При существующей системе написания текстов авторучкой или даже при наличии компьютеров, малая скорость записи (не более 15–20 слов в минуту) ограничивает скорость мышления человека и снижает его возможности в написании, или в фиксировании произведенной человеческой мыслью научных или творческих текстов. В свою очередь, стенография позволяет обеспечивать более быструю запись деловых текстов в момент их создания, т. е. в период наличия у человека самого эффективного творческого времени. Знания стенографии позволяют человеку вести деловые записи со скоростью более 60 слов в минуту. Поэтому знание стенографии не ограничивает темп мышления человеческой мысли или скорость создания новых творческих разработок.

Поэтому высокая скорость мышления при знании и практическом применении стенографии позволяют достичь не только количества научных творческих разработок. Знание стенографии и её последующее эффективное практическое применение в деловом мире позволяют с более высоким качеством писать научные работы за счет обеспечения более высокой скорости мышления. В то же время, знание стенографии требует для человека дополнительных затрат на её изучение. Так, считается, что для обеспечения достижения очень высокой скорости записи потребуется затратить около 1 000 ч рабочего времени [3]. Однако практика показала, что для обеспечения достижения темпа начальной записи 15 слов в минуту потребуется затратить всего около 150 ч своего рабочего времени. Поэтому в дальнейшем полученные знания о стенографии можно использовать для своего практического применения в случае написания черновых текстов. Поэтому последующий этап обучения будет совмещаться с его прак-

тическим применением и с пользой для самого человека. Следовательно, знания стенографии возможно будет легко получить за счет практического применения начальных её знаний в практической деятельности каждого человека.

Получение за счет стенографии высокого уровня записи или фиксирования деловых текстов позволяет данному специалисту более высокой квалификации не только ускорить процесс составления деловых текстов с меньшими затратами. Знание стенографии позволяет человеку за счет более высокой скорости мышления достичь более высокого уровня в творческом процессе.

Таким образом, результаты исследования позволяют сделать следующие выводы:

1. Высокая скорость мышления позволяет достичь превосходства в деловом мире, обеспечивает достижение больших успехов в жизни, по сравнению с другими лицами, живущими и работающими рядом.

2. Достижение более высокой скорости мышления может достигаться только за счет предварительной подготовки, а также заблаговременного изучения вопросов, решаемых в дальнейшей практической деятельности людей.

3. Экономией средств от увеличения скорости мышления для специалиста является знание стенографии и её эффективное применении в творческом процессе.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Дмитренко А. В.* Оценка влияния разницы в ценах товаров на устойчивость в финансовой системе стран мира / А. В. Дмитренко // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения. – 2005. – № 5. – С. 229–237.
2. *Дмитренко А. В.* Оценка влияния способов управления железнодорожным транспортом на возможность ликвидации периодических кризисов / А. В. Дмитренко // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. – 2010. – 4 (28). – С. 182–191.
3. *Дмитренко А. В.* О целесообразной сфере применения средств оргтехники в научной организации труда в высшей школе / А. В. Дмитренко // Информационное обеспечение в организационных системах на железнодорожном транспорте: сб. тр. – Л. : Ленингр. ин-т инженеров ж.-д. трансп., 1982. – С. 90–96.
4. *Дмитренко А. В.* Эффективность сооружения дополнительных главных путей на существующих железнодорожных линиях / А. В. Дмитренко // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. – 2014. – № 4 (44). – С. 154–161.
5. *Кругман П.* Возвращение Великой депрессии / П. Кругман. – М. : Эксмо, 2009. – 336 с.
6. *Макконнелл К. Р.* Экономикс. Принципы, проблемы и политика / К. Р. Макконнелл, С. Л. Брю. – М. : Инфра-М, 1999. – 974 с.
7. *Мегре В.* Энергия жизни / В. Мегре. – СПб. : Диля, 2003. – 256 с.

8. *Некорошков В. П.* Железнодорожный транспорт в развитии внешнеэкономической деятельности восточных регионов России / В. П. Некорошков. – Новосибирск : Наука, 2011. – С. 228.
9. *Стиглиц Дж.* Крутое пике. Америка и новый экономический порядок после глобального кризиса / Дж. Стиглиц. – М. : Эксмо, 2011. – 512 с.
10. *Трамп Д.* Как стать богатым / Д. Трамп. – М. : Альпина Паблишер, 2016. – 237 с.
11. *Трамп Д.* Думай как миллиардер / Д. Трамп. – М. : Альпина Паблишер, 2016. – 256 с.
12. *Трамп Д.* Былое величие Америки / Трамп Д. – М. : Эксмо, 2016. – 256 с.
13. *Трамп Д.* Лидерство: золотые правила Дональда Трампа : пер. с англ / Трамп Д. – М. : Эксмо, 2017. – 224 с.
14. *Форд Г.* Моя жизнь, мои достижения. Сегодня и завтра / Г. Форд. – М. ; Мн. : Харвест, 2005. – 448 с.

Приглашаем к участию в нашем научном журнале. Здесь публикуются материалы, соответствующие следующим рубрикам:

- | | |
|-----------------|---------------------------------|
| • История | • Психология |
| • Философия | • Право и управление |
| • Культурология | • Теория и практика образования |

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 библиографическом списке и страница (том, описание, 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

№ 2 (43) 2017

Редактор *A. B. Каверзина*

Оригинал-макет и обложка: *H. E. Кильдиишева*

Подписано к печати 3.07.2017. Дата выхода 28.08.2017.
Формат 70×100¹/16. Офсетная печать. Усл.-печ. л. 16,1.
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
