Опалев Максим Николаевич

ВКЛАД СТРОИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ "СТАЛИНГРАД-САРАТОВ" В ПОБЕДУ НА ВОЛГЕ

Статья посвящена особенностям железнодорожного строительства на Нижней Волге в дни Сталинградской битвы. Особое внимание в работе автор уделяет процессу сооружения магистрали Иловля-Саратов-Сызрань заключенными ГУЛАГа, анализирует условия их труда, масштабы смертности.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2010/1/27.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2010. № 1 (5). С. 105-109. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2010/1/

© Издательство "Грамота"

Информацию о том, как опубликовать статью в журнале, можно получить на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

2. **Борисов А. А.** Якутское общество и обычное право в XVII – начале XX века. М.: Книжный дом «Университет», 2002. 160 с.
3. **Буссе О.** Список слов бытового значения некоторых кочевых народов Восточной Сибири // Записки Императорского русского географического общества по отделению этнографии. 1880. Т. 6.
4. **Глыкова Е. С.** Обычное право бурят: историко-правовое исследование: дис. … канд. юрид. наук. М.: РГБ, 2005. 210 с.
5. **Коновалова А. С.** Обычное право в российской правовой жизни: дис. … канд. юрид. наук. М., 2005. 173 с.
6. **Костров Н.** Этнографические заметки о киргизских татарах // Записки Сибирского отдела Императорского русского географического общества. Иркутск, 1865. Кн. 8. Ч. 1.
7. **Лаппо Д. Е.** Преступления и наказания по степному праву сибирских кочевых инородцев (минусинские татары) // Известия Красноярского подъотдела Восточно-Сибирского императорского Русского Географического Общества. Красноярскъ: Енисейская губернская типография, 1906.
8. **Материалы по обычному праву и по общественному быту якутов** // Труды комиссии по изучению Якутской Автономной Советской Социалистической республики / Д. М. Павлинов, Н. А. Виташевский, Л. Г. Левенталь и др. Ленинград, 1929. Т. 4.
9. **Самоквасов Д. Я.** Сборник обычного права сибирских инородцев. Варшава, 1876. 282 с.
10. **Словарь местных слов, вошедших в Свод Степных Законов и в пояснительные примечания к сему своду.** СПб., 1841. 7 с.

THE SANCTIONS FOR THE ACTIONS OF THE NOMADIC NON-RUSSIANS FROM THE EASTERN SIBERIA IN THE XIXTH CENTURY

Valentina Vladimirovna Naumkina

Department of State Law
Khakass State University
naumkinav@mail.ru

The article shows the peculiarities of sanction according to the norms of the traditional law of the nomadic people from the Eastern Siberia. The authority of word justice examined the claim arguments between the non-Russians. The peculiarities of the measures of liability used by the justice are considered.

Key words and phrases: traditional law; word justice; Siberian people; traditional authorities.

УДК 94(47).084.8

Статья посвящена особенностям железнодорожного строительства на Нижней Волге в дни Сталинградской битвы. Особое внимание в работе автор уделяет процессу сооружения магистрали Иловля–Саратов–Сызрань заключенными ГУЛАГа, анализирует условия их труда, масштабы смертности.

Ключевые слова и фразы: Великая Отечественная война; железнодорожное строительство; Сталинградская битва; ГУЛАГ; смертность заключенных.

Максим Николаевич Опалев
Кафедра социально-гуманитарных дисциплин
Волжский политехнический институт (филиал)
Волгоградского государственного технического университета
opalev-erz@mail.ru

ВКЛАД СТРОИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ «СТАЛИНГРАД–САРАТОВ» В ПОБЕДУ НА ВОЛГЕ©

1943 год – капитуляция лучшей армии вермахта на Волге, 1945 год – Красное знамя над поверженным рейхстагом... Все это было бы невозможно без титанической работы тыла СССР и его артерий – железных дорог, постоянно строившихся, несмотря на военные лишения.

Не многие знают о роли железнодорожников в битве за Сталинград и о том, что в этой битве исключительную роль сыграли именно новые железнодорожные пути – Сталинград–Владимировка, Иловля–Саратов, Кизляр–Астрахань, которые стали «дорогами жизни» для войск Красной Армии. Они стали основными артериями, питавшими людскими ресурсами, боевой техникой, оружием и боеприпасами, продовольствием три фронта – Сталинградский, Донской, Юго-Западный, которые сражались в междуречье Волги и Дона.

© Опалев М. Н., 2010

В силу недавней засекреченности большинства источников в отечественной историографии рассматривался лишь сам факт, но не процесс постройки и специфика строительных кадров магистрали Иловля - Саратов. Вопросы сооружения этой дороги поднимались лишь в статье волгоградского краеведа В. Юдина [35, с. 219-228], а также в обобщающей монографии Ю. Л. Дьякова, посвящённой транспортному строительству в СССР в военные годы [23]. Мемуарная литература также крайне скупо представлена лишь одной опубликованной в 1961 г. статьёй инженера В. В. Степанка [32, с. 106-113]. В 1978 г. увидела свет книга изыскателя Байкало-Амурской магистрали А. А. Побожего [29].

Уже задолго до войны, в 1920-е гг. назрела необходимость объединения транспортных систем Нижнего Поволжья – прежде всего, требовалось проложить правобережную железнодорожную магистраль, круглогодично дублировавшую Волжский речной путь, создав кратчайший выход грузам с Востока (в основном промышленное сырье, хлеб на экспорт) в Донбасс и к портам Чёрного моря.

Связать все железнодорожные магистрали Поволжья в единый узел удалось только в годы Великой Отечественной войны. Стальной путь от станицы Иловля параллельно Волге до Саратова протяжённостью 340 км проложен и сдан в эксплуатацию в фантастически короткий срок (133 дня) с марта по сентябрь 1942 г. (часть линии Иловля – Петров Вал – Саратов–Сызрань–Свияжск протяжённостью 978 км). Эта железнодорожная трасса получила наименование «Волжская рокада». Французский термин «рокада» обозначает дорогу, идущую вдоль линии фронта. Данная важнейшая коммуникация Красной Армии перевозила войска и технику с севера на юг, параллельно фронту от Баренцева до Черного моря.

Решение о строительстве было принято Государственным Комитетом Обороны 23 января 1942 года. Проектировал эту дорогу коллектив инженеров из Главного управления железнодорожного строительства (ГУЛЖДС) НКВД во главе с инженер-полковником Ф. А. Гвоздевским – руководителем воплощения в жизнь довоенного проекта Байкало-Амурской магистрали [2]. Экспедиции под руководством А. П. Смирнова и П. К. Татаринцева в течение февраля и марта 1942 г. провели изыскания и доказали, что можно сэкономить затраты на самых трудоемких земляных работах и решить задачу водоснабжения паровозов проложив трассу параллельно притоку Дона - реке Иловля [29, с. 72-74].

Рельсы для рокады доставлялись через всю страну со скоростью воинских эшелонов – с построенных участков БАМа [28, с. 112-113]. Рельсы уже уложенных участков дальневосточной магистрали внесли свой вклад в разгром фашистов.

Непосредственным прологом к строительству довоенной засекреченной Байкало-Амурской магистрали послужили события конца 1920 – начала 1930-х гг. 13 апреля 1932 г. Совет Народных Комиссаров СССР принял постановление № 542 «О строительстве Байкало-Амурской магистрали» в качестве второй магистральной железной дороги в Сибири и на Дальнем Востоке [8].

27 октября 1932 г. согласно постановления СНК СССР № 1650/340с состоялась передача строительства Байкало-Амурской дороги из подчинения Народного комиссариата путей сообщения в ведение ОГПУ [9]. Байкало-Амурский исправительно-трудовой лагерь стал крупнейшим подразделением ГУЛАГа. По архивным данным, на строительстве БАМ НКВД СССР находилось около 269000 заключенных [31, с. 218].

Построенные до войны ветви будущей Байкало-Амурской магистрали (180 км - участок до Тынды, а также ветка Известковая – Ургал) были демонтированы согласно приказу НКВД СССР № 1101 от 18 августа 1941 г. Материальные ресурсы и рабочая сила передавались оборонным стройкам в полосе советско-германского фронта [Там же, с. 249]. С демонтированной магистралью перебросили её строителей – заключённых. Всего возникли два исправительно-трудовых лагеря: Сталинградский с дислокацией в с. Ольховка и Саратовский в с. Умет, объединённые с 11 сентября 1942 г. в единый Приволжский лагерь строгого режима, действовавший до декабря 1944 г. Начальником учреждения был Ф. А. Гвоздевский, его заместителем капитан госбезопасности М. В. Филимонов [4]. Для размещения спецконтингентов использовались пустые сёла выселенных немцев Поволжья.

По состоянию на 1 октября 1942 г. в лагерях находились 33520 заключённых, на 1 января 1943 г. – 27 402 человека, из них 5193 осуждённых по 58-й статье [30, с. 360-361]. Всего на строительстве было задействовано 65 тыс. человек [34], включая уже отбывших срок наказания, но по директиве НКВД № 185 от 29 апреля 1942 г. оставленных на работах по вольному найму в лагерях до окончания войны [7] (по наградным документам они проходят, как «бойцы строительных батальонов»).

Подконвойные строители получали паек ежедневно в зависимости от выполнения нормы выработки. Существовала так называемая хлебная шкала и шкала «приварка». К примеру, хлеб выдавался от 400 (менее 50% нормы) до 800 грамм (125% и выше) [26, с. 107-108]. Рабочий день определялся лишь временем выполнения поставленной начальником задачи и фактически не нормировался.

После прорыва немецко–фашистских войск к большой излучине Дона ГКО резко сократил сроки ввода дороги в действие – 1 октября. 6 июля предписано обеспечить ввод линии Иловля–Петров Вал ещё на месяц раньше, а когда бои начались на территории области, было приказано открыть движение в августе 1942 г. [28, с. 113] К середине июля путь укладывали одновременно восемь колонн. В сутки входило в строй восемь километров пути [24, с. 163]. Под землей размещались здания станций, разъездов, склады с горючим.

С 22 июля 1942 г. строители работают под непрерывными атаками вражеской авиации, затрачивая много сил на восстановление уже построенного и неся большие потери [33].

Над строительными участками с немецких самолётов сбрасывались листовки с обращением к осуждённым организовывать побеги и восстания. По предписанию оперативного отдела ГУЛАГа и заместителя Л. П. Берии комиссара госбезопасности С. Н. Круглова в штаб Приволжского лагеря «для оказания практической помощи и проверки агентурно-оперативной и следственной работы» выехал старший лейтенант Н. И. Балацкий. В рапорте начальнику Сталинградского областного управления НКВД Прошину (в ноябре 1944 г.) Балацкий обосновал предпринятые им крайние меры критической обстановкой на строительстве: «…в общем потоке эвакуированного населения группами бежали заключенные, дезертировали стройбатовцы со строительства и бойцы Красной Армии с фронта. В то же время наиболее враждебный элемент в лагерях готовился к организованным вооруженным выступлениям против Советской власти. В этом хаосе нелегко было навести порядок, однако, мобилизовав аппараты оперативно-чекистских отделов и военизированную охрану лагерей, мы с поставленной задачей справились» [6].

7 августа 1942 года, на 103 день после начала земляных работ, от Сталинграда по участку Иловля–Петров Вал (136 км) пошёл первый поезд [27, с. 160]. 11 сентября 1942 г. открылось движение и на 200-км участке от Петрова Вала до Саратова. Предельная скорость движения на паровозах серии «Э» на всех перегонах до окончания балластировки была установлена 30 км/ч [33]. После открытия движения по причине загруженности новой линии поездами парализовалась балластировка пути на первый слой вывозкой вагонами песка из пяти оборудованных на участке карьеров. Из ближайших разработок песок вывозился на подводах, тачками и даже подносился на носилках [Там же].

Успеху строительства способствовало несколько факторов.

Во-первых, инженеры находили резервы сокращения объёмов работ, в том числе устройством временных обходов. Так на участке Петров Вал–Саратов было построено 167 (против 188 по проекту) искусственных сооружений, объём земляных работ сокращён на 3 млн. кубометров [25, с. 90].

Во-вторых, работы развёртывались круглосуточно в первую очередь на трудоёмких участках трассы. Там же находились имеющиеся средства механизации. Не только страхом перед расстрелами можно объяснить активность строителей железной дороги. Нельзя сбрасывать со счетов фактор героического труда многих заключённых, осознание ими своего долга перед висящей на волоске судьбой Родины. Издавалась многотиражная газета «Сталинская магистраль» (начальник политотдела, майор госбезопасности В. Е. Перегудов) Организовывалось стахановское движение – так, например боец 4-го батальона А. Е. Бизюк, работая на отсыпке насыпи под лозунгом открытия лицевых счетов помощи Сталинградскому фронту, давал по две-три нормы выработки в день [5].

Отмечая значение построенной магистрали для достижения перелома в Сталинградском сражении, приведём ряд фактов, характеризующих её работу. По участку Иловля–Петров Вал за август–сентябрь 1942 г. удалось продвинуть на север свыше 200 эшелонов в составе 23 тыс. вагонов и 480 паровозов. На юг для Донского фронта по новой линии было пропущено 154 гружёных состава [25, с. 91] с количеством вагонов в отдельных поездах до 125 единиц [33]. Было замкнуто стальное кольцо Поворино – Иловля – Петров Вал – Камышин – Балашов – Поворино, позволившее без задержек эвакуировать порожний подвижной состав. Железнодорожники Волжской рокады переброской крупных армейских резервов обеспечили успех операций «Уран» и «Кольцо» на окружение и уничтожение 6-й немецкой армии Паулюса, а также отражение деблокирующего удара Манштейна.

За самоотверженное и геройское выполнение своих обязанностей к награждению медалью «За оборону Сталинграда» руководством стройки было представлено более 500 вольнонаемных и освободившихся строителей железной дороги и сотрудников лагерной охраны, из них 107 бойцов–стахановцев [3].

Однако построенная дорога оказалась в прямом смысле слова «дорогой на костях». Всего за время строительства железной дороги Иловля–Петров Вал–Саратов–Сызрань с апреля 1942 г. по сентябрь 1943 г. умерло и погибло 12 972 заключенных и бойцов строительных батальонов [15]. Таким образом, в среднем ежесуточно погибали 24 человека. Это на 654 человека больше числа жертв на строительстве печально известного Беломорканала (1930-1933 гг.), где погибло 12318 заключенных [31, с. 33-34].

Большинство заключённых умирали от истощения или от пеллагры, осложненной острыми желудочно-кишечными инфекциями, пневмонией или туберкулезом [18]. Зимой 1942-1943 гг. нередки были случаи обморожения, связанные с недостаточно калорийным питанием, длительным конвоированием спецконтингента от лагпункта к месту работы и плохой обеспеченностью теплой спецодеждой [11].

О бедственном положении со снабжением заключенных продуктами питания в январе-феврале 1943 г. свидетельствует медико-санитарный отчет начальника санитарного отдела Приволжского ИТЛ Клионского. Так, в лазарете № 2 «…в декабре 1942 г. больной получал: мяса 35 грамм; жиров 1; овощей 9,5; сахара 1,3; молока 13,0» [22]. В январе 1943 г. из 40 тыс. заключённых лагеря умерло 1282 человек [14], 30% контингента не выводилась на работу в силу болезней, слабосильности и как «разутые и раздетые». Количество умерших на 1000 человек лагерного населения равнялось 30 [12].

Положение вольнонаемных строителей сравнительно с осужденными мало отличалось в лучшую сторону. Об этом свидетельствует запись в дневнике вольнонаемного десятника стройки З. И. Кодрянского от 27 марта 1942 г.: «Судьба играет человеком. Ещё позавчера я чувствовал себя человеком. Сегодня я голоден и совсем другое чувство. Делаешься всё более похожим на животное, ибо думаешь только о еде, о том, чтоб такое съесть. Перспективы общие неясны, мои - тем более. В воздухе весна, в ногах мокро, начало таять, а обувь не годится. Что день грядущий мне готовит? Единственное желание - дожить до конца войны и увидеться с семьёй, и чтоб все были живы и здоровы» [1].

Помимо неполноценного питания на рост заболеваемости и смертности повлияли не менее значимые причины:

1. В значительной части вещевое довольствие по своей ветхости подлежало списанию.

2. Неудовлетворительные жилищно-бытовые условия, антисанитария, отсутствие достаточных запасов дров на зиму [16].

Руководители стройки были скорее прагматиками, а не палачами. Они решали крупные строительные задачи общегосударственного значения в военное время, в голой степи. В то же время, они заботились в меру сил и об устройстве подчиненных им в техническом отношении подневольных людей, хорошо понимая, что без минимально достаточных хозяйственно-бытовых условий для людей решить задачи строительства гораздо сложнее. Был предпринят ряд мер по снижению заболеваемости и смертности и в Нижневолжском лагере железнодорожного строительства.

Организовывались подсобные сельхозучастки и рыболовецкие артели, что позволило в какой-то мере решить продовольственную проблему [11]. По приказу Управления Приволжсклага от 18 апреля 1943 г. открывались пошивочные мастерские по реставрации трофейного обмундирования [21], так как вопрос с обеспечением одеждой всегда стоял остро в лагерях ГУЛАГа даже в мирные годы.

Улучшилось питание – со второй половины февраля 1943 г. началась выдача недостающих продуктов в колонные каптерки. Осуществлялась витаминизация питания путем введения в рацион хвойного настоя [13]. По линии ГУЛАГа на первый квартал 1943 г. выделяются 15000 дополнительных пайков (1 паек состоял из: 18 г. крупы, 5 г. мяса, 15 г. рыбы и 3 гр. растительного масла) с нормой выдачи: от 100 до 110% нормы – один паек; от 111 до 125% – два пайка, свыше 126% – три пайка [17].

К маю 1943 г. была развернута сеть из 23 лазаретов, в которых получали курс лечения 4675 заключенных и 1120 бойцов строительных батальонов [20]. Медработники провели большую работу по вакцинации заключенных против холеры и брюшного тифа. Нормализация работы бань и дезкамер к апрелю 1943 г., позволила избавиться и от педикулеза [16].

Продолжительность рабочего дня смены снизилась с октября 1942 г. по февраль 1943 г. с 12 часов до 8 [10]. По распоряжению Управления от 19 апреля 1943 г. строго нормировался рабочий день с соблюдением выходных, «…кроме работ по обеспечению безопасности движения поездов и погрузочно-разгрузочных работ…» [Там же].

В результате предпринятых мер по снижению остроты продовольственной и жилищной проблем в лагере смертность заключенных в августе 1943 г. по сравнению с августом 1942 г. снизилась более чем в 6 раз [15].

После окончания строительства Сталинградской рокады к лету 1944 г. основные инженерные кадры, военизированную охрану и заключенных перебросили через всю страну снова на Дальний Восток. Последним аккордом строительства БАМа стала знаменитая стройка № 500 – от г. Комсомольска-на-Амуре до Советской Гавани и от Комсомольска до Владивостока (протяженностью 475 км). Согласно договоренности с союзниками, СССР после разгрома Германии должен был вступить в войну с Японией. 20 июля 1945 г. по этому участку пути пошли первые воинские эшелоны [31, с. 226, 250]. Так закончилась первая, почти забытая БАМовская эпопея.

Самая тяжёлая и кровопролитная война в истории нашей Родины стала суровым экзаменом, проверкой на прочность для системы путей сообщения. Довоенные слабости и недоработки были преодолены сверхусилиями тружеников, объединенных единой общественной системой. Для сотен тысяч «з/к», задействованных на железнодорожных стройках сталинских времён, мерилом и ценой трудовых подвигов стали рабский труд, искалеченная судьба, а зачастую - собственная жизнь. К сожалению, трагедия и подвиг подконвойных строителей с клеймом «врагов народа» внесших значительный вклад в историческую Сталинградскую победу и в наши дни остаётся «белым пятном» отечественной историографии.

Список литературы

1. **Военный дневник Кодрянского З. И. 1941-1944 гг.** [Электронный ресурс]. URL: www.krylenko.com/…/kodryansky _zalman.html
2. **Государственный архив Волгоградской обл.** Ф. 71. Оп. 5. Д. 2. Л. 227 об. Л. 254 об.
3. **Там же.** Л. 227-254 об.
4. **Там же.** Л. 230.
5. **Там же.** Л. 235.
6. **Там же.** Д. 165. Л. 158-159.
7. **Там же.** Ф. 3159. Оп. 2. Д. 54. Л. 129-129 (об).
8. **Государственный архив Российской Федерации**. Ф. 5446. Оп. 1. Д. 67. Л. 174.
9. **Там же.** Оп. 1в. Д. 466. Л. 42.
10. **Там же.** Ф. 9407. Оп. 1. Д. 341. Л. 3.
11. **Там же.** Л. 4.
12. **Там же.** Л. 10.
13. **Там же.** Л. 12.
14. **Там же.** Л. 17 об.
15. **Там же.**
16. **Там же.** Д. 342. Л. 3 об.
17. **Там же.** Л. 4 об. Л. 5.

18. Там же. Л. 6.
19. Там же. Л. 16.
20. Там же. Л. 16.
21. Там же. Л. 17-18.
22. Там же. Д. 343. Л. 5 об.
23. Дьяков Ю. Л. Развитие транспортно-дорожной сети СССР в 1941-1945 гг. М., 1997.
24. Железнодорожники в Великой Отечественной войне. М., 1987.
25. Железнодорожные войска России. М., 2002. Т. 3. На фронтах Великой Отечественной войны.
26. Кокурин А. И., Моруков Ю. Н. ГУЛАГ: структура и кадры // Свободная мысль – XXI: теоретический и практический журнал. 2000. № 7.
27. Куманев Г. А. Война и железнодорожный транспорт СССР. М., 1988.
28. Манжосов А. Н. «Будем помнить эти перегоны…». Курск, 1999.
29. Побожий А. А. Сквозь северную глушь: записки изыскателя. М., 1978.
30. Система исправительно-трудовых лагерей в СССР, 1923-1960: справочник. М., 1998.
31. Сталинские стройки ГУЛАГа, 1930-1953 / под общ. ред. акад. А. Н. Яковлева; сост. А. И. Кокурин, Ю. Н. Моруков. М., 2005.
32. Степанок В. В. Подвиг строителей железных дорог // В труде как в бою: из истории комсомольско-молодёжных бригад в годы Великой Отечественной войны. М., 1961.
33. Центр документации новейшей истории Волгоградской области. Ф. 113. Оп. 12. Д. 72. Л. 191, 192.
34. Там же. Ф. 113. Оп. 14. Д. 238. Л. 70.
35. Юдин В. Волжская рокада // Петля: воспоминания, очерки, документы / Волгоградская областная ассоциация жертв незаконных политических репрессий. Волгоград, 1992.

THE INPUT OF THE BUILDERS OF MAINLINE RAILROAD "STALINGRAD-SARATOV" IN THE VICTORY AT THE VOLGA

Maxim Nikolaevich Opalev

Department of Social and Humanitarian Subjects
Volzhsk Polytechnic Institute (Branch) of Volgograd State Technical University
opalev-erz@mail.ru

The article is devoted to the pecularities of railway building at the Nizhnyaya Volga during Stalingrad battle. The author pays special attention to the process of mainline railroad building "Ilovlya-Saratov-Syzran" by the prisoners of GULAG (the Chief Administration of Corrective Labor Camps and Colonies) and analyzes the conditions of their work and the scale of mortality.

Key words and phrases: Great Patriotic War; railroad building; Stalingrad battle; GULAG; the mortality of prisoners.

УДК 111:116:001.2:12

Статья посвящена поиску соразмерности диалектики и синергетики по отношению к ключевому принципу диалектики, принципу противоречивости. В статье дается типология диалектического противоречия, выделяется общее и особенное в понимании диалектикой и синергетикой проблемы противоречивости.

Ключевые слова и фразы: диалектика; синергетика; противоречие.

Павел Валерьевич Ополев
Кафедра философии
Сибирская автомобильно-дорожная академия
pvo-sinergetica@rambler.ru

ПРОТИВОРЕЧИЕ В ДИАЛЕКТИКЕ И СИНЕРГЕТИКЕ©

Соотношение диалектики и синергетики ставит вопрос о том, как соотносится целостно-монистическая онтология диалектики с целостно-плюралистической онтологией становящейся синергетики. Тем не менее, существует ряд проблем, которые до сих пор остаются нерешенными. Во-первых, синергетика еще не вполне состоялась, её предметность «размыта». Во-вторых, понятия и категории синергетики за пределами изначальных значений метафоризируются и искажаются. В-третьих, синергетика для определения своего места в науке, философии и культуре должна эксплицировать свои ключевые основания. В-четвертых, единственной возможностью выяснить статус синергетики - это сопоставить её с «традиционной» диалектической методологией. Данная работа ставит своей целью сравнение диалектики и синергетики в рамках наиболее ключевой для понимания развития проблемы - роли противоречия в развитии.

© Ополев П. В., 2010