

Хроменкова Татьяна Николаевна

**РОЛЬ УЧЕНЫХ И ИНЖЕНЕРОВ ТОМСКОГО И НОВОСИБИРСКОГО ОТДЕЛЕНИЙ  
ВСЕСОЮЗНОЙ АССОЦИАЦИИ ИНЖЕНЕРОВ В РЕШЕНИИ ПРОБЛЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО  
ОСВОЕНИЯ СИБИРИ В 1920-Е ГГ.**

Статья посвящена участию железнодорожной интеллигенции сибирских отделений Всесоюзной ассоциации инженеров (ВАИ) в решении проблемы транспортного освоения Сибири в 1920-е гг. Изучены взгляды ученых на перспективное развитие регионального железнодорожного строительства. Особое внимание уделено вопросу возведения железнодорожных линий в Томском крае. Охарактеризованы консультативная и изыскательная деятельность ученых и инженеров сибирских организаций, сотрудничество с плановыми организациями в начальный период реализации Урало-Кузнецкого проекта.

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/3/2017/10-2/47.html](http://www.gramota.net/materials/3/2017/10-2/47.html)

Источник

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

Тамбов: Грамота, 2017. № 10(84) : в 2-х ч. Ч. 2. С. 184-187. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/3.html](http://www.gramota.net/editions/3.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/3/2017/10-2/](http://www.gramota.net/materials/3/2017/10-2/)

**© Издательство "Грамота"**

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)  
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [hist@gramota.net](mailto:hist@gramota.net)

УДК 93/94

**Исторические науки и археология**

*Статья посвящена участию железнодорожной интеллигенции сибирских отделений Всесоюзной ассоциации инженеров (ВАИ) в решении проблемы транспортного освоения Сибири в 1920-е гг. Изучены взгляды ученых на перспективное развитие регионального железнодорожного строительства. Особое внимание уделено вопросу возведения железнодорожных линий в Томском крае. Охарактеризованы консультативная и изыскательная деятельность ученых и инженеров сибирских организаций, сотрудничество с плановыми организациями в начальный период реализации Урало-Кузнецкого проекта.*

*Ключевые слова и фразы:* социалистическая модернизация; план ГОЭЛРО; сибирские отделения Всесоюзной ассоциации инженеров; Общество сибирских инженеров; железнодорожная интеллигенция; ученые и инженеры железнодорожного транспорта; железнодорожные изыскания; Урало-Кузнецкий проект.

**Хроменкова Татьяна Николаевна**, к.и.н.

*Омский государственный университет путей сообщения*

*31tatyana75@mail.ru*

**РОЛЬ УЧЕНЫХ И ИНЖЕНЕРОВ ТОМСКОГО И НОВОСИБИРСКОГО ОТДЕЛЕНИЙ  
ВСЕСОЮЗНОЙ АССОЦИАЦИИ ИНЖЕНЕРОВ В РЕШЕНИИ ПРОБЛЕМЫ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ОСВОЕНИЯ СИБИРИ В 1920-Е ГГ.**

Реализация плана ГОЭЛРО, первого проекта социалистической модернизации, в 1920-е гг. была возможной только при активном содействии дореволюционной научно-технической интеллигенции, которая в большинстве своем не сочувствовала новой власти. Партийные руководители, чтобы переломить настроение буржуазных специалистов, стремились обеспечить им приемлемый уровень жизни [2, с. 5], проявляли лояльность в отношении целого ряда элитарных инженерных союзов, старавшихся всякий раз подчеркнуть свою аполитичность [11, с. 35].

Ведущим научно-техническим сообществом в эти годы являлась Всероссийская ассоциация инженеров (с 1926 г. Всесоюзная) – ВАИ, которую на местах представляли 35 отделений. В ее рядах состояли 10 тыс. человек [15, с. 23]. Новой власти, несмотря на недоверие к ней ученого мира и его склонности в своей деятельности к академичности, удалось привлечь членов ассоциации к участию в решении народно-хозяйственных задач. Центральные отделения ВАИ в Москве, Ленинграде обсуждали проекты великих строек, освоения Европейского Севера, железнодорожного строительства, планы развития городского транспорта в Москве, вопросы строительства метрополитена. Ученые и инженеры сибирских отделений ВАИ участвовали в разработке проектов развития местной экономики, самым крупным из которых являлся проект Урало-Кузнецкого комбината [Там же, с. 89-91].

В Сибири филиалы ВАИ были открыты в Чите, Иркутске, Томске, Омске и Новосибирске. Но наиболее интенсивную деятельность развернули Томское и Новосибирское (до 1926 г. Новониколаевское) отделения, что объяснялось концентрацией в Томске научных и инженерных кадров, а в Новосибирске – управленческих. Томское отделение являлось преемником дореволюционного Общества сибирских инженеров (ОСИ) и именовало себя: Общество сибирских инженеров – Областное отделение Всероссийской ассоциации инженеров для Западной Сибири, претендуя тем самым на роль координирующего центра всех сибирских организаций [18, с. 100].

Элитарность данных союзов предопределяла их малочисленность. По данным сибирского исследователя Г. Г. Халиулина, на протяжении 1920-х гг. количество членов Томского отделения не превышало 110 человек, а Новосибирского – 56 [Там же, с. 99, 101]. Транспортные секции были также не слишком многочисленны. В 1925 г. на технических «чаях» транспортной секции Новосибирского отделения ВАИ регулярно присутствовали 12 человек [10, д. 4, л. 6].

Транспортную секцию Общества сибирских инженеров представляли выдающиеся ученые и инженеры железнодорожного транспорта дореволюционной школы, служившие в Томском (с 1925 г. Сибирском) технологическом институте (ТТИ-СТИ). Среди них – профессора Н. И. Карташов, С. А. Введенский, М. И. Евдокимов-Рокотовский, Г. В. Ульянинский, а также инженеры В. В. Воеводин, В. Е. Еврейсков, М. Н. Бротгаузен, М. Н. Кошурников и др.

Костяк транспортной секции Новосибирского отделения ВАИ, как правило, составляли инженеры краевых управленческих и плановых учреждений, расположенных в Новосибирске. В списке деятелей организации за 1928 г. значились уполномоченный Народного комиссариата путей сообщения СССР по железным дорогам Сибири К. Е. Цакни, инженер Управления сибирских железных дорог С. А. Гюнтер, инженер Сибкрайплана В. А. Пинус [Там же, д. 27, л. 68-72]. Все инженеры еще до революции закончили институты путей сообщения в Москве или в Петербурге, имели большой опыт работы по специальности.

В годы Гражданской войны многие представители железнодорожной интеллигенции при «красных» и «белых» служили в управленческих структурах железных дорог, «абстрагируясь от политических режимов, занимались только производством» [9, с. 42], тем самым сохраняя работоспособность транспорта на всем протяжении военных действий.

После восстановления Советской власти на территории Сибири деятели ОСИ участвовали в ликвидации разрушительных последствий войны на железнодорожном транспорте. В частности, при содействии профессора СТИ кафедры «Строительная механика» Г. В. Ульянинского были восстановлены мост Томской железной дороги от Красноярска до Тулона и мост через Бирюсу возле Тайшета, построен шоссейный мост через реку Бию [5, л. 5]. Н. И. Карташов, профессор кафедры «Паровозы», стремясь к повышению эффективности работы подвижного состава на дорогах Сибири, проводил исследования углей южной группы Кузбасса и углей Черемховского каменноугольного бассейна с целью использования их в качестве топлива для паровозов [6, л. 59].

Но свою главную задачу ученые и инженеры железнодорожного транспорта в этот период видели в разработке стратегии железнодорожного строительства в Сибири. Советское руководство в качестве основного варианта развития железнодорожного сообщения в Сибири рассматривало создание транзитной магистрали усиленного типа. Предполагалось провести реконструкцию уже существующих важнейших направлений Транссиба на основе их электрификации с целью увеличения его пропускной и провозной способности [3, с. 137]. Такой подход к разрешению проблемы транспортного освоения края центральными органами власти ученые ОСИ находили несколько однобоким. Для железнодорожной интеллигенции представлялось очень важным соорудить дороги в тех районах, чей потенциал оставался нереализованным в силу отсутствия железнодорожного сообщения. Особенный интерес вызывала тема возведения железнодорожных линий в Томском крае, обойденном Транссибом. Так, члены ОСИ все 1920-е гг. боролись за осуществление проекта дороги Томск – Чулым – Енисейск, разработанного еще до революции томским экономистом и этнографом В. И. Анучиным [12, с. 86-88]. В случае реализации этой идеи Томск, получив связь с Енисейском и Новосибирском (водным путем по реке Чулым), мог стать крупнейшим промышленным и торговым центром Сибири. Вопрос постройки дороги неоднократно поднимался на страницах газеты «Красное знамя» инженерами П. Соболевским [16] и М. Кошурниковым [13]. В 1922 г. инженером-путейцем Кошурниковым были проведены изыскательные работы по данному маршруту [7]. Дорогу начнут строить только в 1930 г., но так и не доведут ее до Енисейска, как это предполагалось изначально [12, с. 89]. Обсуждение перспективного развития железнодорожного транспорта в Сибири шло и на страницах печати, и на заседаниях транспортных секций [15, с. 90]. Но наиболее полный взгляд на проблему был изложен крупнейшим специалистом в области железнодорожного строительства, членом правления сибирских железных дорог, профессором СТИ С. А. Введенским на Первом Сибирском краевом научно-исследовательском съезде, организованном в 1926 г. Обществом по изучению производительных сил Сибири [14, с. 173]. В Плане капитального строительства железных дорог по Сибкраю профессор Введенский подверг критике проект сверхмагистрализации Сибири, «решение о сооружении сибирской сверхмагистрали было принято в 1925 г.» [4, с. 103]. С точки зрения Введенского, главный недостаток будущей магистрали состоял в том, что она не предполагала новых железнодорожных направлений и соединений, а должна была служить лишь резким тарифным приближением сибирского угля и хлеба к западным рынкам [8, с. 1, 2]. В своем гипотетическом плане ученый не сбрасывал со счетов необходимости усиления транзитных путей, обеспечивающих вывоз грузов на запад, в тоже время сосредотачивал внимание на строительстве внутрикраевых железнодорожных линий на юго-западе и северо-востоке Сибири. Автор предлагал определять направления маршрутов так, чтобы будущие дороги могли выполнять не только транзитную или лесовозную функции, но и одновременно содействовать колонизации неосвоенных ранее районов, развитию здесь сельского хозяйства и промышленности. Например, возведение линии Юрга – Томск – Енисейск с веткой на Ачинск могло не только превратить Енисейск (внутренний порт Северного морского пути) в крупнейший центр сплава экспортного леса по Карскому морю, но и вывести Томск из транспортного тупика, а также облегчить заселение притаежной зоны. Будущая дорога Тайшет – Усть-Кут, обеспечив развитие железнодорожно-водного сообщения в Приленском крае, привлекла бы туда новые переселенческие потоки и обеспечила условия для разработки Ангарского железорудного месторождения. Железнодорожное освоение «транспортного пустыря между Алтайской и Кулундинской линиями» представило бы дополнительные стимулы к развитию здесь свеклосахарной промышленности, выдвинуло новые предпосылки для строительства дорог, связующих Сибирь с рынками Средней Азии. Постройка ветки Называевск – Тюкалинск – Тара открыла бы выход к главной магистрали бурно развивающимся маслодельским районам левобережья Иртыша, расположенным к северо-западу от Омска [Там же, с. 8-11].

При составлении плана железнодорожного строительства в Сибири Введенский учитывал и такой немаловажный фактор, как индустриализация. Но пока не существовало перспективного плана развития Сибири, то с уверенностью автор мог заявлять только о необходимости сооружения новых линий, ведущих из Кузбасса, поскольку здесь уже шла разработка угольных месторождений [Там же, с. 12]. При этом в докладе не оговаривалось, что дороги, способствующие росту индустриальной мощи края, следует строить в ущерб дорогам колонизационного значения или тем, которые должны были обеспечивать подвоз сельскохозяйственной продукции к главной магистрали.

Таким образом, согласно предварительному плану профессора С. А. Введенского предполагалось, что железнодорожное строительство будет отвечать не только общегосударственным, но и региональным интересам, свяжет Сибирь с рядом других территорий страны в единое экономическое пространство, обеспечив тем самым относительно гармоничное развитие края. Однако с началом первых пятилеток все ресурсы государства будут брошены на строительство узкоколейных лесовозных дорог, а также дорог, ведущих свое направление от месторождений полезных ископаемых к перерабатывающим заводам. План профессора С. А. Введенского в условиях ускоренной индустриализации останется невыполненным.

Со второй половины 1920-х гг. в Западной Сибири выбор направления железнодорожных линий обуславливался воплощением в жизнь «крупнейшего геополитического проекта XX в. – Урало-Кузнецкого металлургического комбината». Над ним начиная с 1918 г. трудились члены Общества сибирских инженеров во главе с профессором Н. В. Гутовским [17, с. 122, 128, 145]. В реализации его транспортной части активное участие принимали ученые и инженеры железнодорожного транспорта. Профессором Г. В. Ульянинским предоставлялись технические консультации по проектированию и строительству железнодорожных мостовых сооружений Кузбасса [5, л. 91]. В. Е. Еврейсковым прорабатывались вопросы электрификации кузбасских линий. Инженерами транспортной секции Новосибирского отделения ВАИ во главе с К. Е. Цакни проводились изыскания железнодорожных путей, в том числе реконструкция трассы Кольчугино – Новосибирск, которая должна была обеспечить наикратчайший выход угольным поездам из Кузбасса на запад. Выбор направления спрямляющего маршрута Цакни обосновывал благоприятными техническими условиями в районе Кольчугино. Трассирование облегчалось скатом, обращенным вниз по течению реки Ини, впадавшей в Обь в 5 верстах от Новосибирска [10, д. 17, л. 21]. Инженер М. Н. Бротгаузен, занимавший должность второго помощника начальника Томской железной дороги, и инженер Сибирского технологического института В. Е. Еврейсков в 1927 г. в составе Томской группы ученых при научно-исследовательском бюро Сибплана разрабатывали план развития Южно-Сибирской магистрали [15, с. 92]. Дорога предназначалась для освоения сырьевых ресурсов Сибири и разгрузки Транссибирской магистрали от перевозок кузбасского и карагандинского угля к Южному Уралу [1, с. 120].

После закрытия ВАИ в 1929 г. работа над проблемой железнодорожного освоения Кузбасса будет продолжена в рамках сибирских отделений Всесоюзной ассоциации работников науки и техники для содействия социалистическому строительству в СССР (ВАРНТИСО), в состав которых наряду с представителями других учреждений войдут ученые и инженеры сибирских железнодорожных вузов.

Таким образом, железнодорожное освоение Сибири являлось важнейшей составной частью программы социалистической модернизации в СССР. В 1920-е гг. ее реализации активно содействовали ученые и инженеры сибирских отделений ВАИ. Роль железнодорожной интеллигенции заключалась в оказании научных и технических консультаций, проведении опытных исследований на дорогах Сибири, организации изысканий железнодорожных путей. Несомненно, главная заслуга интеллигенции состояла в том, что за годы существования организации она сумела провести техническую разведку по целому ряду направлений и подготовить перспективный план железнодорожного строительства в Сибири. План не был осуществлен в предвоенное десятилетие, но государственные руководители обращались к наработкам ученых ОСИ-ВАИ на протяжении всего советского периода. Многие маршруты, изыскания по которым состоялись еще в 1920-е гг., не освоены до сих пор, но при этом их актуальность и сегодня остается бесспорной.

#### Список источников

1. **Аксененко Н. Е.** История железнодорожного транспорта России и Советского Союза: в 3-х т. СПб.: Иван Федоров, 1997. Т. 2. 1917-1945 гг. 416 с.
2. **Андреев А. Л.** Модернизация и научно-техническая интеллигенция // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. 2011. № 5 (105). С. 5-16.
3. **Андрюкова С. В.** Вопросы перспективного развития железнодорожного транспорта Кузбасса в 1920-е гг. // Хозяйственное и культурное развитие Урала и Сибири в XIX – начале XXI в.: сб. науч. тр. / под. ред. К. В. Фадеева Томск: Изд-во Томского архитектурно-строит. ун-та, 2011. Вып. 3. С. 37-141.
4. **Андрюкова С. В.** Кузбасс в первой четверти XX в.: проблемы транспортного освоения // Вестник Томского государственного университета. 2007. № 297. С. 102-103.
5. **Архив Омского государственного университета путей сообщения** (Архив ОмГУПС). Личное дело Г. В. Ульянинского.
6. **Архив ОмГУПС.** Личное дело Н. И. Карташова.
7. **В Томске** // Красное знамя. 1922. 23 июля.
8. **Введенский С. А.** План капитального строительства железных дорог по Сибкраю // Труды Первого Сибирского краевого научно-исследовательского съезда: в 5-ти т. Новосибирск, 1928. Т. 4. С. 1-15.
9. **Гайдамакин А. В.** Драма железнодорожной интеллигенции Белой России А. В. Колчака. 1918-1920 гг. // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2017. № 6 (80): в 2-х ч. Ч. 1. С. 41-45.
10. **Государственный архив Новосибирской области** (ГАО). Ф. 534. Оп. 1.
11. **Заузолков Ф. Н.** Об условиях и путях ликвидации противоположности между трудом умственным и физическим // Вопросы философии. 1956. № 5. С. 32-45.
12. **Коновалов В. С.** Железная дорога Томск – Чулым – Енисейск. Планы и реальность // Земля асиновская: сб. научно-популярных очерков к 100-летию города Асины: в 2-х т. Томск: Изд-во Томского гос. ун-та, 1995. Т. 1. С. 85-93.
13. **Кошурников М. Н.** Томск-Чулымская железная дорога и ее значение // Красное знамя. 1922. 16 июня.
14. **Нагорнов В. И., Яловская Г. В.** Вклад Первого Сибирского форума ученых в индустриальную модернизацию края // Известия Томского политехнического университета. 2007. Т. 310. № 3. С. 171-174.
15. **Пыстина Л. И.** Общественные организации научно-технической интеллигенции Сибири в 1920-1930-е гг. Новосибирск: Наука, Сиб. отд-ние, 1987. 270 с.
16. **Соболевский П.** Томск-Чулымская железная дорога: амортизация Томск-Чулымской железнодорожной линии в связи с проведением в жизнь проекта ее постройки // Красное знамя. 1922. 7 августа.
17. **Тимошенко А. И.** Проекты социально-экономического развития Сибири в XX в.: концепции и решения. Исторические очерки. Новосибирск: Параллель, 2007. 287 с.
18. **Халиулин Г. Г.** Сибирское отделение Всероссийской ассоциации инженеров // Из истории советской интеллигенции: материалы II симпозиума по истории рабочего класса, крестьянства и интеллигенции Сибири / под ред. В. Л. Соскина. Новосибирск: Наука, 1974. С. 99-107.

**THE ROLE OF SCIENTISTS AND ENGINEERS OF TOMSK AND NOVOSIBIRSK BRANCHES  
OF THE ALL-UNION ENGINEERS ASSOCIATION IN SOLUTION TO THE PROBLEM  
OF RAILWAY DEVELOPMENT OF SIBERIA IN THE 1920S**

**Khromenkova Tat'yana Nikolaevna**, Ph. D. in History  
*Omsk State Transport University*  
31tatyana75@mail.ru

The article describes the participation of railway intelligentsia of Siberian Branches of the All-Union Engineers Association in solution to the problem of the railway development of Siberia in the 1920s. The author characterizes scientists' views on the prospects of regional railway development. Special attention is paid to the problem of constructing railways in Tomsk region. The paper characterizes advisory and research activity of scientists and engineers of Siberian organizations, cooperation with planning organizations in the initial period of Ural-Kuznetsk project realization.

*Key words and phrases:* socialist modernization; GOELRO plan; Siberian Branches of the All-Union Engineers Association; Siberian Engineers Association; railway intelligentsia; scientists and engineers of railway transport; railway researches; Ural-Kuznetsk project.

УДК 111.18

**Философские науки**

*В статье анализируются материальные и духовные аспекты социальных изменений, вызвавших у современного человека острую потребность в поисках собственной идентичности. Аргументируется тезис о превращении в социальную и интеллектуальную технологию самого процесса взаимодействия исторического знания с социальными структурами, институтами и практиками в ходе формирования идентичности в обществах позднего модерна.*

*Ключевые слова и фразы:* социальная технология; личность; идентичность; современность; социальные структуры; социальная индивидуализация.

**Цифанова Ирина Владимировна**, к.и.н.

*Ставропольский государственный педагогический институт*  
tsifanova@yandex.ru

**МАТЕРИАЛЬНОЕ И ДУХОВНОЕ В ПОИСКАХ ИДЕНТИЧНОСТИ:  
СОЦИАЛЬНО-ФИЛОСОФСКИЙ АНАЛИЗ**

В современном мире главными факторами, воздействующими на формирование идентичности, становятся особые условия и режимы функционирования индивидуального и коллективного сознания индивидов. Эти режимы и эти условия в содержательном плане порождаются необходимостью включения идентичности в некие целостные картины мира, объединяющие социальное пространство и историческое время в единый пространственно-временной универсум и в которых природа и история оказываются равнодействующими смысловыми образованиями. Существенно изменяет ситуацию также рост вариативности и интерпретативности исторического знания, что оказывается фактором индивидуализации и субъективизации процесса обретения идентичности. Получаемые историками факты всегда дополнялись интерпретациями и оценками исторического значения этих фактов.

Но только сегодня доля фактического снизилась настолько, что стала функцией радикально возросшей доли интерпретативного и оценочного знания. Современный человек становится вынужденным творцом своей идентичности, у него появляется возможность самому выбирать из разных альтернатив и самому нести ответственность за сделанный выбор. Однако параллельно с процессом роста свободы в выборе идентичности возрастает число центров информирования и влияния, предлагающих помощь в формировании идентичности.

Для аргументации данной позиции следует отметить, что изменения, произошедшие в качестве и содержании социальной жизни, а также в жизни отдельного человека, оказались очень глубокими и во многом непредсказуемыми. Вызванные научно-техническим прогрессом, модернизацией и глобализацией, эти изменения привели, среди прочего, и к значимым результатам в области идентичности, добавив в механизмы самоидентификации немало новых измерений. Прежде всего следует упомянуть изменения, связанные с переменами в науке, научном знании и режимах его функционирования в обществе. Пришедшие на смену архаичному мифу и научно-историческим повествованиям многочисленные описания и еще более многочисленные интерпретации исторических фактов существенным образом трансформировали испытанные способы обретения идентичности. Остались в прошлом иллюзии о простоте и прямоте исторической картины мира, а казавшиеся навсегда связанными в единое историческое целое факты вновь предстали как отдельные и разрозненные. История профессиональных историков всегда отличалась от истории политиков и идеологов, не говоря уж об истории, преподаваемой в средней школе.