

Веселов Севостьян Игоревич

СОЗДАНИЕ ЛОКАЛЬНОЙ АВТОДОРОЖНОЙ СЕТИ В НЕФТЕДОБЫВАЮЩИХ РАЙОНАХ СЕВЕРА ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В СЕРЕДИНЕ 1960-Х - 1970-Е ГГ.

В статье анализируется процесс создания локальной автодорожной сети в нефтедобывающих районах севера Западной Сибири в середине 1960-х - 1970-е гг. В частности, исследованы показатели выполнения плана дорожно-строительных работ, особенности проектирования и строительства автомобильных дорог в сложных условиях севера Западной Сибири. Отмечается, что при существенных трудностях строительства автодорог в северных условиях созданная локальная автодорожная сеть обеспечила функционирование нефтедобывающей промышленности.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2017/3-1/11.html

Источник

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

Тамбов: Грамота, 2017. № 3(77): в 2-х ч. Ч. 1. С. 44-48. ISSN 1997-292X.

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

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2017/3-1/

© Издательство "Грамота"

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

Список литературы

1. **Бок Зи Коу.** Корейцы на Сахалине. Южно-Сахалинск: Сахалинская обл. типография, 1993. 219 с.
2. **Бэ Ын Гиёнг.** Краткий очерк истории советских корейцев (1922-1938) / под ред. Т. А. Сивохина. М.: Изд-во МГУ, 2001. 138 с.
3. **Васильченко О. А.** Корейцы на советском Дальнем Востоке (1923-1937 гг.) // Ученые записки Комсомольского-на-Амуре государственного технического университета. 2010. № 1-2. С. 4-7.
4. **Государственный архив Приморского края (ГАПК).** Ф. П-61. Оп. 1.
5. **ГАПК.** Ф. Р-25. Оп. 5.
6. **Государственный архив Хабаровского края (ГАХК).** Ф. Р-58. Оп. 1.
7. **Дальневосточный учитель.** 1936. 6 марта.
8. **Известия.** 1934. 4 марта.
9. **Кулинич Н. Г.** Корейцы в составе городского населения Дальнего Востока России в первые годы Советской власти // Основные тенденции государственного и общественного развития России: история и современность. 2016. № 1. С. 43-51.
10. **Малявина Л. С.** Корейский (Интернациональный) педагогический институт во Владивостоке: от создания до выселения (1931-1937 гг.) // Научный диалог. 2016. № 3 (51). С. 195-208.
11. **Народное образование на Дальнем Востоке в 1922-1923 году:** сб. ст. Хабаровск, 1925. 156 с.
12. **Федирко О. П., Бэ Со Ён.** Первые корейские школы на Дальнем Востоке России в середине XIX – начале XX в. // Общество: философия, история, культура. 2017. № 1. С. 84-87.

**PECULIARITIES OF FORMATION OF THE NATIONAL KOREAN SCHOOL
IN THE FAR EAST IN THE 1920-1930S****Bae Soyung****Fedirko Oksana Petrovna**, Doctor in History, Associate Professor
Far Eastern Federal University in Vladivostok
fedinka.67@mail.ru

The article reveals peculiarities of formation of the Korean national school in the Far East of the USSR in the 1920-1930s. The paper carries out an analysis of problems faced by the Soviet government in the process of reformation of the national Korean school in the Far East and measures that helped to overcome the situation that existed in that period. Particular attention is paid to peculiarities associated with implementation of new educational programs in Korean national schools, providing schools with textbooks, teachers' training. New data from Far Eastern archives are introduced into scientific use.

Key words and phrases: The Far East; the Koreans; Korean national schools; Soviet power; teaching staff; textbooks; material and technical support of schools.

УДК 625.7/8(091)(571.122)"1960/1970"

Исторические науки и археология

В статье анализируется процесс создания локальной автодорожной сети в нефтедобывающих районах севера Западной Сибири в середине 1960-х – 1970-е гг. В частности, исследованы показатели выполнения плана дорожно-строительных работ, особенности проектирования и строительства автомобильных дорог в сложных условиях севера Западной Сибири. Отмечается, что при существенных трудностях строительства автодорог в северных условиях созданная локальная автодорожная сеть обеспечила функционирование нефтедобывающей промышленности.

Ключевые слова и фразы: автодорожное строительство; внутрипромысловые дороги; локальная автодорожная сеть; Министерство транспортного строительства СССР; трест; Тюменьдорстрой; Нижневартовскдорстрой.

Веселов Севостьян Игоревич*Сургутский государственный университет*
*veselov19920304@mail.ru***СОЗДАНИЕ ЛОКАЛЬНОЙ АВТОДОРОЖНОЙ СЕТИ В НЕФТЕДОБЫВАЮЩИХ
РАЙОНАХ СЕВЕРА ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В СЕРЕДИНЕ 1960-Х – 1970-Е ГГ.**

Строительство и создание автодорожной сети началось с открытия нефтяных и газовых месторождений севера Западной Сибири. Известно, что, с одной стороны, вовлечение в промышленное освоение нефтедобывающих районов осложнялось суровыми климатическими условиями, с другой стороны, отсутствием развитой автодорожной инфраструктуры. Кроме того, высокая заболоченность и заозёрность территории Ханты-Мансийского национального округа осложняли транспортное освоение. Не менее трудным регионом являлся Ямало-Ненецкий национальный округ.

В середине 1960-х гг. основным средством передвижения был водный транспорт, но короткий навигационный период в районах севера Западной Сибири позволял использовать этот вид транспорта весьма ограниченно. Продолжительность судоходной навигации составляла 176 дней в Ханты-Мансийске, 158 дней

в Сургуте и 130 дней в Салехарде [4, с. 93]. В связи с этим временным выходом был авиатранспорт, для которого требовались постоянные аэродромы. Вследствие чего дорожным строителям предстояло построить магистральные и внутрипромысловые автодороги, а также аэродромы для гражданской авиации.

Дорогостоящий авиатранспорт был не в силах решить транспортные проблемы нефтедобывающих районов. Железная дорога Тюмень – Тобольск – Сургут находилась на начальной стадии строительства. Нефтедобывающая промышленность испытывала необходимость доставки грузов на расстояние средней и малой дальности непосредственно к месторождениям, которые могли полноценно выполняться только по автомобильным дорогам. Уже в середине 1960-х гг. представлялось немыслимым освоение севера без строительства автомобильных дорог [16, с. 8-9]. По этой причине в создании локальной автодорожной сети виделось дальнейшее развитие транспортного обеспечения нефтегазоносных районов севера Западной Сибири.

История автодорожного строительства севера Западной Сибири изучена фрагментарно. Проблемы строительства автодорог подымались в работах С. А. Тархова, С. Т. Будькова, И. Д. Карягина, Н. П. Каючкина, Л. И. Чурикова [4; 14; 15; 19; 22]. Стоит отметить, работу географа С. А. Тархова. Исследователь выдвинул оригинальную концепцию транспортного освоения Ханты-Мансийского округа. По его мнению, начало 1960-х – 1970-е гг. – этап фрагментарного нефтегазового освоения: создания локальной (очаговой) автодорожной сети, которая изначально была привязана к ареалам нефтегазовых месторождений Ханты-Мансийского округа [19, с. 134-137].

В целом, исследователи изучали экономическую эффективность строительства автодорог в северных условиях, транспортную доступность региона, протяженность автодорог в нефтедобывающих районах и пути решения транспортных проблем. В то же время не затрагивался вопрос развития автодорожной сети в исторической ретроспективе.

Основополагающим документом для начала строительства автомобильных дорог явилось Постановление Совета Министров СССР от 4 декабря 1963 г. № 1208 «Об организации подготовительных работ по промышленному освоению открытых нефтяных и газовых месторождений и о дальнейшем развитии геологоразведочных работ в Тюменской области» [17, с. 294-299]. Совету Министров РСФСР и Государственному производственному комитету по транспортному строительству СССР (Гострансстрой) поручалось рассмотреть вопрос о проектировании и строительстве автомобильной дороги Тюмень – Тобольск – Сургут. Гострансстрой обязали в 1964-1967 гг. построить на нефтяных и газовых месторождениях Западной Сибири 400 км автодорог [Там же, с. 297].

Однако в директивной части Постановления не принимались в расчет некоторые факторы. В районе открытых нефтяных и газовых месторождений не было естественных строительных материалов: камень и гравий отсутствуют. К примеру, илистый, речной и боровой песок не пригоден для отсыпки земляного полотна автодорог [16, с. 8]. Из этого следует, что в такие краткие сроки с 1964 г. по 1967 г. построить 400 км автодорог в районах нового промышленного освоения было невозможно.

До середины 1960-х гг. автодорожное строительство получило развитие только на юге Тюменской области. В 1965 г. общая протяженность дорог в Тюменской области составила 210 км с твердым покрытием. Имелась грунтовая дорога Тюмень – Тобольск – Уват и в направлении до с. Демьянское [7, д. 607, л. 607].

В ноябре 1965 г. Министерство транспортного строительства СССР создаёт дорожно-строительный трест «Тюменьдорстрой» на базе строительных управлений № 904 в Сургуте и № 905 в Урае. Основные руководящие кадры треста составили работники Управления строительства № 1, передислоцированного из г. Петропавловска в Тюмень [9, д. 8, л. 14]. В 1965-1976 гг. дорожно-строительный трест возглавлял Ю. В. Юшков. Дорожным строителям была поставлена грандиозная задача – создать автодорожную сеть в нефтедобывающих районах севера Западной Сибири.

Согласно правительственному Постановлению от 3 февраля 1966 г. № 89 «О мерах по дальнейшему развитию нефтедобывающей промышленности в Тюменской области на 1966-1970 годы» Министерству транспортного строительства обозначили более реальные задачи: построить 300 км автодорог и аэропорты в Сургуте, Нижневартовске. Генеральными заказчиками автомобильных дорог выступали Министерства нефтяной промышленности (Миннефтепром), Министерство газовой промышленности (Мингазпром) и Министерство гражданской авиации [8, д. 14, л. 50-57]. В частности, Миннефтепром предусматривал в плане капитальных вложений на 1966-1970 гг. 170 млн руб. на строительство автодорог в районах нефтедобычи [3, д. 24, л. 116].

Начальный этап создания автодорожной сети на севере Западной Сибири предполагал, прежде всего, строительство дорог от речных портов к поселкам и будущим городам, базам материально-технического снабжения и магистральных дорог до нефтяных месторождений – то есть создание локальной автодорожной сети для обеспечения функционирования нефтедобывающей промышленности.

Первоочередными участками автодорожного строительства стали Шаимское, Самотлорское, Усть-Балыкское, Мегионское месторождения. Строительство внутрипромысловых автодорог началось с 1966 г. При освоении нефтяных месторождений Тюменской области дорожные строители возводили автодороги III и IV технических категорий с покрытиями из сборных железобетонных плит ПАГ-ХIV. Земляное полотно на болотистых участках сооружалось с предварительным выторфовыванием и последующей отсыпкой песком, гравием и укладкой дорожных плит [18, с. 5-6]. Начало строительства первых магистральных автодорог Сургут – Нефтеюганск (1966), Нижневартовск – Мегион (1966) показало неэффективность данного метода, который не позволял уменьшить объемы земляных работ при замене торфа и в короткие сроки нарастить объемы автодорожного строительства.

Для ускоренного возведения автодорог республиканскими и союзными научно-исследовательскими институтами «Гипротюменьнефтегаз» и «Союздорпроект» совместно с трестом «Тюменьдорстрой» и Тюменским инженерно-строительным институтом были разработаны конструкторские и технологические решения строительства дорог в сложных условиях севера. В результате исследований С. Н. Вассермана, В. Л. Трофимова, А. В. Симонова было предложено при инженерной подготовке площадок для селитебного и промышленного строительства заменять грунт только под коридорами коммуникаций. В итоге эта новаторская технология стала классической при обосновании строительства автодорог с твердым покрытием на плавающих насыпях [12, с. 59-61].

В 1969 г. наметилось отставание по вводу автодорог в нефтедобывающих районах. В августе 1969 г. на собрании актива работников транспорта, промышленности, строительства и сельского хозяйства области были озвучены некоторые проблемы. Тюменский областной комитет КПСС в докладе о развитии транспорта отмечал: «плохо строит дороги “Тюменьдорстрой”». Трест не получил должного развития, срывает выполнение пятилетнего плана по нефтедобывающим районам, а также по автомобильной дороге Тюмень – Тобольск» [5, д. 5100, л. 26]. Тресту рекомендовалось ускорить возведение автомобильных дорог. Всего за восьмью пятилетку (1966-1970) «Тюменьдорстрой» построил автодорог общей протяженностью 156 из 300 км, планировавшихся на 1966-1970 гг. [Там же, л. 145-146].

На выполнении плана ввода автодорог сказывалось отсутствие материально-технической базы дорожной отрасли в Ханты-Мансийском округе, которую пришлось создавать с нуля. Положение осложнялось и тем, что доставка строительных материалов из других регионов страны осуществлялась с перебоями.

Опыт строительства автомобильных дорог показал, что строительные нормы и правила (СНиП) не соответствовали требованиям строительства в условиях севера Западной Сибири. СНиП, принятый в 1962 г. для автомобильных дорог промышленных предприятий и действовавший в 1960-е – начале 1970-х гг., приводил к удорожанию стоимости 1 километра автодороги [13, с. 7-13]. В результате дорожные строители и проектировщики приходили к нетиповым решениям строительства автомобильных дорог (отказ от выторфовывания и применение технологии плавающей насыпи на Самотлорском нефтяном месторождении).

По итогам восьмой пятилетки получил развитие новый подход по обустройству месторождений и строительства внутрипромысловых дорог, о котором шла речь в Постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 11 декабря 1969 г. «О мерах по ускоренному развитию нефтедобывающей промышленности в Западной Сибири» [6, д. 1422, л. 64 об. – 67 об.]. Практика возведения внутрипромысловых дорог показала, что автодорожная инфраструктура отставала от строительства объектов нефтедобычи. По плану девятой пятилетки Минтрансстрой был обязан реализовать строительство шоссейных дорог с опережением ввода нефтепромысловых объектов: в 1971-1975 гг. обеспечить ввод в действие шоссейных дорог протяженностью 80 км ежегодно, то есть построить за пятилетку 400 км автодорог. Особое место уделялось Самотлорскому месторождению. На его территории планировалось построить автодорог протяженностью в 1971 г. – 20 км и в 1972 г. – 25 км [Там же, л. 66 об. – 67].

В 1970 г. началось обустройство Самотлорского нефтяного месторождения. Строительство дорог на Самотлоре стало полигоном испытаний для дорожных строителей. Предстояло построить автодорожное кольцо, пересекающее озеро Самотлор. На этом месторождении впервые была применена упоминавшаяся технология строительства автодорог на плавающих насыпях, которая стала применяться повсеместно. На автодороге протяженностью 3,5 км от ДНС-1 до КСП была построена автодорога без выторфовывания на плавающей насыпи. Обустроивало месторождение СУ-909 (входило в состав треста «Тюменьдорстрой»). В конце 1971 г. СУ-909 сдало 17 км автодорог первой очереди Самотлорского кольца [20, с. 322-327].

В 1972 г. «Тюменьдорстрой» завершил строительство важнейших объектов транспортной инфраструктуры: автодорог Сургут – Нефтеюганск, Нижневартовск – Мегион, взлетно-посадочные полосы в Ханты-Мансийске, Надыме, вторую очередь Самотлорского кольца, автодороги Шаимского и Трехозерного месторождения [5, д. 6141, л. 28], аэропорты в Сургуте и Нижневартовске [Там же, д. 5622, л. 5]. В 1972-1974 гг. автодорожники приступили к освоению Солкинской площади, Покачевского, Аганского, Убинского месторождений [2, д. 65, л. 129]. В 1975 г. была введена в строй автодорога Нефтеюганск – Пойковский. За девятую пятилетку 1971-1975 гг. в тресте «Тюменьдорстрой» произошли значительные изменения. Из намеченных планом 400 км построено 611,7 км, что составляет 152,9% [5, д. 6141, л. 64].

При сохранении неудовлетворительной работы смежных ведомств дорожным строителям удалось выполнить план ввода дорог в нефтедобывающих районах. Так, в 1975 г. «Тюменьдорстрой» обращал внимание на крайне плохую работу трестов «Мостострой № 4» по строительству мостов по автодороге Нефтеюганск – Южный Балык и «Мостострой № 2» на Советско-Соснинском месторождении [9, д. 231г, л. 226].

По мере увеличения протяженности автодорожной сети возникла проблема эксплуатации и ремонта дорог в нефтегазовых районах. В 1968 г. Ханты-Мансийский окрисполком просил Тюменский облисполком создать окружной производственный дорожный участок в г. Ханты-Мансийске [11, д. 947, л. 178]. Окрисполком отмечал, что в районах округа имеются автодороги в Ханты-Мансийском районе: Ханты-Мансийск – Сибирский (88 км), Ханты-Мансийск – Кедровое (115 км); в Кондинском районе: Устье-Аха – Леуши – Луговая (27 км), Леуши – Половинка – Урай – Шаим (165 км); в других районах: Сургут – Нефтеюганск (90 км), Нижневартовск – Мегион (30 км) [Там же, л. 179]. Необходимость создания дорожного участка диктовалась меняющимися реалиями транспортного освоения нефтедобывающих районов. К началу 1970-х гг. подходил срок эксплуатационных возможностей бетонных автодорог, которые требовалось перекладывать, так как

сборные железобетонные плиты деформировались, становились непригодными и начинали постепенно разрушаться. При всём этом Тюменское областное управление строительства и ремонта автомобильных дорог не создало производственных дорожных участков на территории автономных округов.

Следовательно, в нефтесборных районах образовался «дорожно-ремонтный вакуум». Дороги официально находились на балансе нефтяных организаций, но их ремонтом никто не занимался. Требовались дорожно-ремонтные службы, которые смогли поддерживать дорожное полотно в сохранности.

В связи с этим в феврале 1973 г. Главтюменьнефтегаз создает в составе Производственного управления автомобильного транспорта Нефтеюганское эксплуатационное линейное управление автомобильных дорог «Дорремонт» с участками в Сургуте и Нижневартовске [10, д. 869, л. 112]. В 1975 г. было образовано Нижневартовское управление автомобильных дорог, а в 1976 г. – Сургутское управление автомобильных дорог [Там же, д. 1534, л. 18]. Таким образом, с февраля 1973 г. между министерствами сложилось следующее разделение: строительство автодорог – Минтрансстрой, ремонт и эксплуатация дорог – Миннефтепром.

К середине 1970-х гг. автодорожное строительство охватило территорию Ямала. В 1975 г. Минтрансстрой образовал строительное управление № 934 в г. Надыме. Основной задачей явилось обустройство Медвежьего, Уренгойского газоконденсатных месторождений и строительство аэропорта Нового Уренгоя для Мингазпрома СССР [9, д. 239г, л. 63].

В январе 1976 г. Минтрансстрой СССР принял решение усилить автодорожное строительство на севере Западной Сибири. В системе министерства был организован трест «Нижневартовскдорстрой» [1, д. 13, л. 1]. В 1966-1978 гг. мощностями дорожно-строительных трестов «Тюменьдорстрой» и «Нижневартовскдорстрой» Министерства транспортного строительства было построено и введено в эксплуатацию 1290 км автомобильных дорог с капитальными типами покрытия, выполнено работ на 893 млн руб. [21, с. 3].

На наш взгляд, немалую роль в достижении таких показателей сыграли проектные институты, подготовившие научное обоснование и практические изыскания по строительству автомобильных дорог на севере Западной Сибири. Однако автодорожная сеть не выходила за границы административных районов, преимущественно являлась локальной. Например, автодороги Сургутского района соединяли месторождения с городами Сургутом и Нефтеюганском (в 1960-1970-е гг. это был единый район). Так и автодорожная сеть Нижневартовского района являлась локальной и была привязана к г. Нижневартовску и Самотлорскому нефтяному месторождению. Подобное положение сложилось в Кондинском районе с центром в г. Урае. Дорожная сеть Ямала находилась в зачаточном состоянии, в основном сосредоточившись на месторождениях с центрами освоения в Надыме и Новом Уренгое.

Таким образом, в середине 1960-х – 1970-е гг. началось массовое строительство автомобильных дорог к нефтяным и газовым месторождениям севера Западной Сибири. Существенными трудностями строительства автодорог являлись промедление с поставками стройматериалов, неритмичная работа смежных ведомств, отсутствие дорожно-ремонтных служб на начальном этапе транспортного освоения. Тем не менее, дорожные строители в кратчайшие сроки создали локальную автодорожную сеть, которая обеспечила транспортной связью нефтегазовые месторождения в районах освоения с городами, речными портами и железнодорожными станциями.

Список литературы

1. Архивный отдел Администрации г. Нижневартовска (АОАГН). Ф. 79. Оп. 1.
2. Архивный отдел Администрации г. Сургута (АОАГС). Ф. 102. Оп. 1.
3. АОАГС. Ф. 103. Оп. 2.
4. Будьков С. Т. Тюменский меридиан: ресурсы, проблемы, перспективы. Свердловск: Ср.-Урал. кн. изд-во, 1982. 141 с.
5. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО). Ф. 124. Оп. 1.
6. Государственный архив Тюменской области (ГАТО). Ф. 814. Оп. 5.
7. ГАТО. Ф. 1790. Оп. 1.
8. ГАТО. Ф. 1933. Оп. 1.
9. ГАТО. Ф. 1952. Оп. 1.
10. ГАТО. Ф. 2146. Оп. 1.
11. Государственный архив Ханты-Мансийского автономного округа (ГАХМАО). Ф. 1. Оп. 1.
12. Каган И. М. Гипротюменьнефтегаз: создание и становление института // Ветераны (воспоминания): из истории развития нефтяной и газовой промышленности. М.: Нефтяное хозяйство, 2004. Вып. 16. С. 37-65.
13. Казарновский В. Д. Основные научно-технические проблемы проектирования и строительства нефтепромысловых дорог Среднего Приобья // Проблемы проектирования, строительства и эксплуатации автомобильных дорог в нефтегазоносных районах Западной Сибири: межвуз. сб. Тюмень: ТГУ, 1982. С. 7-21.
14. Карягин И. Д. Экономические проблемы развития нефтяной промышленности Западной Сибири. М.: Недра, 1975. 144 с.
15. Каючкин Н. П. Географические основы транспортного освоения территории. Новосибирск: Наука, 2003. 166 с.
16. Костин А. А. О транзитировании дорог в краю большой Тюменской нефти // Автомобильные дороги. 1965. № 10. С. 8-9.
17. Нефть и газ Тюмени в документах (1901-1965). Свердловск: Ср.-Урал. кн. изд-во, 1971. Т. 1. 479 с.
18. Пешкова Е. Г., Юшков Ю. В., Тришин Г. Г., Илясов Б. Ф., Голяков Н. М., Табаков Н. В., Шалыгин М. И., Захаров Е. Г. Сооружение земляного полотна на болотах Тюменской области // Автомобильные дороги. 1972. № 8. С. 5-7.
19. Тархов С. А. Транспортная связность и проницаемость территории // Пространство, люди, экономика Югры. Социально-экономическая трансформация Ханты-Мансийского автономного округа / науч. ред. С. С. Артоболевский, О. Б. Глезер. М.: Экономистъ, 2007. С. 130-162.

20. **Цысь В. В., Цысь О. П.** Нефть начинается с дороги (о строительстве внутрипромысловых дорог на Самотлорском нефтяном месторождении в 1960-1980-х гг.) // Российская нефть: история и современность: сб. ст. Всерос. науч. конф. с междунар. участием (г. Сургут, СурГУ). Курган: Курганский дом печати, 2016. С. 315-334.
21. **Чередников Ю. Ф.** Строительство дорог в Западной Сибири // Автомобильные дороги. 1979. № 7. С. 3-5.
22. **Чуриков Л. И.** Состояние и проблемы транспортного освоения Западной Сибири // Проблемы нефти и газа Тюмени. Тюмень, 1982. Вып. 56. С. 76-79.

DEVELOPING LOCAL ROAD NETWORK IN NORTHERN OIL-PRODUCING AREAS OF WESTERN SIBERIA IN THE MIDDLE OF THE 1960-1970S

Veselov Sevost'yan Igorevich
Surgut State University
veselov19920304@mail.ru

The article analyzes the process of developing a local road network in northern oil-producing areas of Western Siberia in the middle of the 1960-1970s. In particular, the author examines execution of road construction work, peculiarities of road projection and construction under difficult conditions of Western Siberia. The paper shows that regardless of substantial difficulties of road construction under northern conditions the local road network provided the oil-producing industry functioning.

Key words and phrases: road construction; intra-field roads; local road network; The USSR Ministry of Transport Engineering; trust; Tyumendorstroi; Nizhnevartovskdorstroi.

УДК 930.23

Исторические науки и археология

В статье обобщен исследовательский опыт определения точных и приблизительных дат в истории советской исторической науки, когда наметился перелом в осмыслении сталинской концепции о революционизирующей роли варварских вторжений и восстаний рабов в поздней античности. Систематизированы различные варианты хронологического решения проблемы, выявлены основные рубежные даты и наиболее знаковые работы, после которых отход от постулатов сталинской концепции можно считать окончательным и необратимым.

Ключевые слова и фразы: сталинизм в исторической науке; Римская империя; рабы; варвары; «теория революции рабов»; историография; историческая концепция.

Волошин Дмитрий Алексеевич, к.и.н.

Армавирский государственный педагогический университет
voloschindim@mail.ru

ПРЕОДОЛЕНИЕ «ТЕОРИИ РЕВОЛЮЦИИ РАБОВ» СОВЕТСКОЙ ИСТОРИЧЕСКОЙ НАУКОЙ: ХРОНОЛОГИЧЕСКИЕ РУБЕЖИ И ТОЧКИ НЕВОЗВРАТА

Как известно, суть историографии как сферы знаний заключена в борьбе и смене исторических концепций. Сталинская «теория революции рабов» (далее – ТРР), оформившаяся из двух напрямую не связанных друг с другом тезисов Вождя, вряд ли подходит под определение «исторической концепции». И, тем не менее, влияние этой мифологемы на историческую науку об античности было столь масштабным, что процесс ее преодоления принял форму противоречивого интерпретационного лабиринта. Когда мы говорим о «теории революции рабов» в плане ее присутствия или отсутствия в смысловом поле восприятия проблемы падения Римской империи советскими историками, на первый план выходит аспект словоупотребления. И здесь важен следующий нюанс: ведем ли мы речь об изживании, преодолении, отмирании, отвержении «теории революции рабов» либо ее ниспровержении с научного Олимпа советской науки о древности (последнее уже само по себе было маловероятным, так как бросало тень на всю советскую науку, а вместе с ней и на тех, кто ею руководил). Фактически в случае с «теорией революции рабов» мы имеем дело с двухэтапной познавательной ситуацией:

а) на первом этапе советские ученые были вынуждены изыскивать средства для решения сталинской головоломки; в итоге «революция рабов» обзавелась несколькими собственными вариациями, и «...сложилось целое направление исследований, которое привело к весьма изоцированной интерпретации перехода от античности к средневековью...» [12, с. 158];

б) на втором – советские ученые были вынуждены прилагать еще большие усилия, чтобы из этой ситуации выйти, не уронив собственного профессионального достоинства и не поставив под сомнение столпы по-прежнему оставшегося единственно верным и научным учения об античности. Бессмысленны упреки советских апологетов «революции рабов» в профессиональной близорукости – ведь «в условиях, когда историки выступали активными бойцами идеологического фронта, создавать труды, не подвластные его воздействию, было невозможно» [3, с. 123]. Ученые в подавляющем своем большинстве понимали, какую цену им