

Гайдамакин Андрей Васильевич

**ДРАМА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНТЕЛЛИГЕНЦИИ БЕЛОЙ РОССИИ А. В. КОЛЧАКА. 1918-1920 ГГ.**

В статье прослеживается судьба той части железнодорожной интеллигенции, которая в годы Гражданской войны осталась верной Белому движению и лично А. В. Колчаку. Раскрыты объективные и субъективные факторы, повлиявшие на такой выбор специалистов и управленцев железных дорог. Изучение документов, связанных с переездом правительства Колчака из Омска в Иркутск и отражающих многочисленные попытки реформирования министерства путей сообщения этого правительства, позволило сделать вывод о трагическом завершении драмы железнодорожной интеллигенции, оставшейся верной белой России А. В. Колчака.

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/3/2017/6-1/11.html](http://www.gramota.net/materials/3/2017/6-1/11.html)

Источник

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

Тамбов: Грамота, 2017. № 6(80): в 2-х ч. Ч. 1. С. 41-45. 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/3/2017/6-1/](http://www.gramota.net/materials/3/2017/6-1/)

**© 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)

В интеллектуальных спорах новоевропейского Просвещения стало более отчетливо проявляться различие аргументов, основанных на вере и основанных на разуме, когда более четко возникает противопоставление веры и разума, то возникает и потребность в более адекватном выражении этих различий на терминологическом уровне. Суеверию должна была противостоять *подлинная* вера, *предрассудку* должен противостоять *истинный* рассудок, что и нашло соответствующее закрепление. Но в результате сформировался один из главных предрассудков Просвещения, а именно: «коренной предрассудок Просвещения, составляющий его основу и определяющий его сущность... предубежденность против предрассудков вообще» [2, с. 322].

Таким образом, высказанные соображения и интерпретации относительно рассматриваемых понятий инициируют пересмотреть представление о доконцептуальном предпосылочном знании как несущем только негативную информацию в познавательный контекст, показав также и когнитивно-ценностное позитивное значение его при постижении мира; побуждают провести конструктивно-обоснованную критику и корректировку использования термина «предрассудок» в научных исследованиях; существенно переосмыслить роль конкретных форм проявления предрассудков в значимых сферах общественной жизни.

#### Список источников

1. **Габдуллин И. Р.** Становление предпосылочного контекста знания в античном теоретическом дискурсе // Вестник Оренбургского государственного университета. 2014. № 3 (164). С. 58-61.
2. **Гадамер Х.-Г.** Истина и метод: основы философской герменевтики. М.: Прогресс, 1988. 632 с.
3. **Кант И.** Критика чистого разума // Кант И. Сочинения: в 8-ми т. М.: ЧОРО, 1994. Т. 3. С. 5-615.
4. **Осинцева Н. В.** Гносеологическое значение танца // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2015. № 1 (51): в 2-х ч. Ч. 1. С. 132-134.
5. **Полани М.** Личностное знание. На пути к посткритической философии. М.: Прогресс, 1985. 344 с.
6. **Столвич Л. Н.** Красота. Добро. Истина: очерк истории эстетической аксиологии. М.: Республика, 1994. 464 с.
7. **Фольмер Г.** Эволюция и проекция – начала современной теории познания // Эволюционная эпистемология: антология / научн. ред., сост. Е. Н. Князева. М.: Центр гуманитарных инициатив, 2012. С. 205-224.
8. **Jankowitz W.-G.** Philosophie und Vorurteil Untersuchungen zur Vorurteilhaftigkeit von Philosophie als Propädeutik einer Philosophie des Vorurteils. Meisenheim, 1975. 305 S.
9. **The Constitution of the United States of America.** Washington: United States Government Printing Office, 2007. 79 p.

#### PRE-CONCEPTUAL PREMISED KNOWLEDGE AND THE NOTION OF PREJUDICE: HISTORICAL-PHILOSOPHICAL AND PHILOSOPHICAL-LEGAL ASPECTS

**Gabdullin I'dar Rustamovich**, Ph. D. in Philosophy, Associate Professor  
Orenburg State University  
i.gabd@yandex.ru

The article deals with historical prerequisites for introduction of the notion “prejudice” in everyday and special-scientific usage. An attempt to reveal concrete historical connection between philosophical-intellectual, legal and etymological peculiarities of emergence of the word “prejudice” itself is made. On the basis of the presented analysis the author comes to the conclusion that the notions of premised knowledge and prejudice need rethinking.

*Key words and phrases:* premised knowledge; prejudice; judgement; superstition; truth; delusion.

УДК 94(470)“1918/1920”:656.2

#### Исторические науки и археология

*В статье прослеживается судьба той части железнодорожной интеллигенции, которая в годы Гражданской войны осталась верной Белому движению и лично А. В. Колчаку. Раскрыты объективные и субъективные факторы, повлиявшие на такой выбор специалистов и управленцев железных дорог. Изучение документов, связанных с переездом правительства Колчака из Омска в Иркутск и отражающих многочисленные попытки реформирования министерства путей сообщения этого правительства, позволило сделать вывод о трагическом завершении драмы железнодорожной интеллигенции, оставшейся верной белой России А. В. Колчака.*

*Ключевые слова и фразы:* Гражданская война; Колчак; белая Россия; белые и красные; железные дороги; министерство путей сообщения; специалисты и управленцы; железнодорожная интеллигенция.

**Гайдамакин Андрей Васильевич**, д.и.н., профессор  
Омский государственный университет путей сообщения  
gaydamak\_aw@mail.ru

#### ДРАМА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНТЕЛЛИГЕНЦИИ БЕЛОЙ РОССИИ А. В. КОЛЧАКА. 1918-1920 ГГ.

Проблемы отечественной интеллигенции, ее реформирования и деятельности, влияния на социокультурное пространство регионов и в целом России всегда привлекали внимание исследователей – историков, философов,

культурологов. Однако сказанное не относится к такому представительному ее отряду, каковой является железнодорожная интеллигенция, особенно периода Гражданской войны. Что касается инженерно-технических работников, представителей управленческих структур железных дорог, оказавшихся на территориях, занятых белыми, то этот отряд железнодорожной интеллигенции оказался и вовсе за пределами научных интересов исследователей. Такая ситуация характерна для советской историографии. Однако и в постсоветские годы нет оснований говорить о более-менее заметных сдвигах в этом направлении. Такой вывод подтверждается монографиями А. С. Сенина [8], И. П. Климова [4; 5], кандидатской диссертацией Т. Н. Хроменковой [9], в которых рассматривались многие проблемы истории железнодорожного транспорта, в том числе и кадровые. Однако железнодорожная интеллигенция, оказавшаяся на территории белых, не входила в круг научных интересов ученых, так же как С. П. Мельгунова – историка русского зарубежья, оставившего (он умер в 1956 г.) обстоятельное исследование трагедии Колчака [6]. Л. И. Пыстина, изучавшая «буржуазных специалистов» в Сибири в 1920-е – 1930-е гг., также не затрагивала их досоветскую историю [7]. В 2013 г. в Омске состоялась интересная научно-практическая конференция по проблемам Гражданской войны в Сибири. Из опубликованных материалов видно, что авторы изучают широкий круг проблем Белого движения в Сибири, в том числе аспекты, связанные с личностью и деятельностью А. В. Колчака, его правительства. Однако вопросы железнодорожной политики белых, положения рабочих, состояния инженерно-технических работников и управленцев железных дорог, мотивации их действий в условиях острейшего гражданского противостояния не нашли здесь отражения [3]. Следовательно, обращение исследователя к теме железнодорожной интеллигенции периода Гражданской войны вытекает из сложившейся ситуации в отечественной историографии.

Подчеркивая значимость изучения проблематики сибирской железнодорожной интеллигенции, оказавшейся на территории, занятой белыми, важно иметь в виду, что режим А. В. Колчака продержался относительно долго (ноябрь 1918 г. – ноябрь 1919 г.), когда под его контролем находилось внушительное железнодорожное хозяйство, в котором было занято немалое количество инженерно-технических и управленческих работников. В это хозяйство в феврале 1919 г. входили такие казенные железные дороги, как Пермская, Самаро-Златоустовская, Омская, Томская и Забайкальская, а также частные – Западно-Уральская, Северо-Восточная Уральская, Троицкая, Кольчугинская, Кулундинская и Алтайская [2, д. 10, л. 218].

В связи с приближением столетнего юбилея Октябрьской революции 1917 г. и событий Гражданской войны возрастает общественная потребность в более глубоком осмыслении этих событий и их последствий. Проблематика в современных условиях становится крайне актуальной.

Провозглашенный в ноябре 1918 г. Верховным правителем России А. В. Колчак, учитывая ключевую роль железных дорог в исходе гражданского противостояния, уделял самое серьезное внимание работе министерства путей сообщения. Это министерство занимало важное место в иерархии правительства белой России – Российского правительства, располагавшегося в г. Омске. Колчак не был сторонним наблюдателем за событиями, происходившими в МПС и на дорогах. По ряду важных вопросов (например, по расчетам за грузоперевозки, по введению политических санкций против работавших на дорогах при большевиках и др.) он вмешивался в решения министерства. Он мог рассчитывать на какой-либо успех в своих попытках активизировать работу железных дорог, обеспечить их устойчивое функционирование только при условии, если найдет поддержку специалистов как в сфере управления, так и непосредственно на производственных участках железных дорог.

Положение железнодорожных специалистов в условиях войны, естественно, было далеко не простым, крайне уязвимым. Оно усугублялось подвижностью фронтов, переходом отдельных железнодорожных участков, а то и целых дорог «из рук в руки» противоборствующих сторон. В таких условиях у победителей всегда существовала возможность обвинить железнодорожников, прежде всего руководителей и специалистов, в оказании помощи «врагам», а то и в измене. Примерно по такой схеме действовали и белые, и красные.

Оказавшись в столь сложной ситуации, значительная часть железнодорожных специалистов пыталась абстрагироваться от политических режимов, занимаясь только производством, добывая средства для содержания семьи в столь лихое время. В России, с ее территориальным размахом, роль железнодорожного транспорта была настолько велика, что политика лояльного отношения к специалистам оказалась и для белых, и для красных не только естественной, но и необходимой – как для усиления социальной опоры нового режима, так и для обеспечения нормального функционирования железных дорог. Однако политики, оказавшись в огне Гражданской войны, часто отступали от курса здравого смысла, заменяя его резко политизированными подходами. Так, когда белые захватили Пермскую и Бугульминскую дороги, а также некоторые участки Самаро-Златоустовской, омские власти потребовали от их руководителей «немедленно увольнять со службы лиц, соответствующих большевизму, враждебно относящихся к власти Всероссийского правительства...». Предписывалось увольнять «всех поступивших на службу после занятия большевиками ныне очищенных участков» [Там же, д. 2, л. 15-16]. Такой политизированный подход не способствовал укреплению профессиональными работниками управленческих и производственных структур железных дорог. В то же время он вел к росту числа противников белых, ранее сочувствующих им, но работавших при советской власти на железных дорогах.

Тем не менее среди железнодорожной интеллигенции было немало сочувствующих, а то и сознательно приветствовавших Белое движение. Это были опытные инженеры и руководители-железнодорожники, люди с хорошей профессиональной подготовкой. Это видно по качественному составу управленческого аппарата железнодорожного транспорта в правительстве А. В. Колчака. Основные подразделения министерства путей сообщения, возглавляемого опытным инженером Л. А. Уструговым, были неплохо обеспечены инженерно-техническими работниками. Хуже обстояли дела на производственных участках, особенно отдаленных. В целом

колчаковскому правительству удалось укомплектовать управленческий аппарат министерства путей сообщения и железных дорог достаточно профессиональными кадрами, способными обеспечить перевозки грузов и людей на подконтрольных ему дорогах. Возникает вопрос: за счет чего это удалось сделать?

Отвечая на этот вопрос, можно утверждать, что железнодорожная интеллигенция белой России в лице руководителей и инженерно-технического персонала дорог поддерживала проводимый омскими властями курс, ориентированный на восстановление и развитие товарно-денежных, рыночных отношений в работе транспорта. Они знали эти экономические принципы еще в дореволюционные годы. Видели и то, к чему приводит практика отхода от этих принципов в условиях войны – к хаосу на железных дорогах, воровству и взяточничеству. Поэтому колчаковское правительство и железнодорожное ведомство попытались восстановить нарушенные экономические и финансовые расчеты на железных дорогах. В декабре 1918 г. в системе МПС было образовано Отделение сборов, переименованное позже в Часть сборов. Министр путей сообщения Л. Устругов подготовил проект экономической перестройки работы железных дорог. В феврале 1919 г. проект был обсужден на съезде начальников служб сборов долгов. Когда из-за разногласий правительства и МПС принятие этого важного документа затянулось, в этот конфликт пришлось вмешаться Колчаку. Суть разногласий заключалась в том, что министерство считало вправе взыскивать «с тех же самых лиц, когда вследствие анархического состояния железных дорог и благодаря хозяйничанью советской власти, не заплатили этой последней» [Там же, д. 6, л. 64-65, 82]. Понимая остроту и щепетильность разногласий, Колчак поручил разобраться в этом деле юрисконсультской части Управления делами Верховного правителя и правительства. Убедившись, что требования МПС несправедливы и неправомерны, он 4 июля 1919 г. подписал постановление совета министров «О временном приостановлении расчетов между железными дорогами и иском, обоснованных на договорах перевозки по железным дорогам за время господства советской власти». Согласно этому постановлению, в период «с сентября 1917 г. по момент свержения советской власти в местности, по которой проходит дорога», на железных дорогах приостанавливались денежные расчеты за перевозки и рассмотрение исков пассажиров и грузовладельцев за недостачу, порчу грузов и пассажирского багажа. Отменялись уплаты дорогами государственного сбора, военного налога, гербового сбора в пользу Красного креста и многих других [Там же, д. 10, л. 44]. Такая политика А. В. Колчака поддерживалась специалистами, надевшимися через сохранение традиционной системы финансовых отношений дорог с пассажирами и владельцами грузов восстановить порядок на транспорте, наладить его нормальную работу.

Неплохое обеспечение специалистов колчаковской администрации, в частности железнодорожной, думается, можно объяснить некоторыми субъективными факторами. Например, авторитетом боевого адмирала, участника Мировой войны, сторонника единой и неделимой России. Вера этого человека порождает надежды, что он способен спасти Россию. Некоторые из просвещенной части общества шли за ним из уважения к его научным, исследовательским заслугам, видя в нем ученого, исследователя Севера. Однако большинство специалистов, работавших на контролируемых белыми железными дорогами, особенно на производственных участках, служили ни Колчаку, ни белым, ни красным. Они просто работали на железной дороге, которая при всех политических режимах была для них единственной кормилицей их семей, детей. Благо, что железные дороги были востребованы всегда, независимо от того, какая власть побеждала.

В чрезвычайно трудной жизненной ситуации оказалась та часть железнодорожной интеллигенции, которая оставалась верной Верховному правителю при отступлении его войск и окончательном их крахе. Специалистов-железнодорожников, прежде всего из числа управленческого аппарата, желающих эвакуироваться на восток вместе с колчаковским правительством, было настолько много, что правительству пришлось принимать очень непростые, иногда даже жесткие, меры по сокращению их числа.

Переезд министерства путей сообщения колчаковского правительства из Омска в Иркутск – настоящая драма одного из отрядов железнодорожной интеллигенции в годы Гражданской войны. Таким отрядом оказались инженерно-технические работники управленческих структур, прежде всего аппарата МПС, а также железных дорог, уходивших под ударами красных из-под контроля колчаковцев. Ситуация усугублялась тем, что в Иркутске не очень-то радовались солидному десанту из Омска даже квалифицированных специалистов: там на железной дороге действовали свои управленческие структуры, работники которых видели в приезжих специалистах своих конкурентов. К тому же не выражали желания оставаться в тылу у красных и работники социальной сферы дорог. Так, при отступлении колчаковцев с Урала многие из числа железнодорожных врачей тоже уходили с отступающими [1, д. 11, л. 18]. Проблема переезда обострялась ухудшением обстановки на фронтах, наступлением красных. Учитывая угрожающую ситуацию, Совет министров Российского правительства 28 октября 1919 г. принял постановление об эвакуации центральных учреждений из г. Омска, утвержденное 31 октября Верховным правителем России. В соответствии с постановлением предусматривалось две трети состава служащих этих учреждений эвакуировать в Иркутск, а одну треть «оставить за штатом с выдачей четырехмесячного заштатного пособия». Руководители управлений и комитетов МПС, заявив, что об этом постановлении «в г. Омске известно не было», отнесли к нему отрицательно. Тем более, что, по словам представителя канцелярии МПС, работники министерства получили «кличные указания министра, что эвакуироваться могут все служащие» [Там же, д. 15, л. 22].

Драма, связанная с переездом железнодорожного ведомства правительства Колчака, продолжилась и в Иркутске. Опасность остаться без работы нависла над каждым. Начались совещания по проведению срочной реорганизации министерства путей сообщения. Разрабатывались и предлагались различные организационные схемы управленческой системы министерства. Всем было ясно, что целью предлагавшихся проектов было дальнейшее сокращение штатов.

О настроении людей можно судить по характеру проводившихся тогда совещаний и заседаний в рамках МПС. Выступающие выражали тревогу за свое будущее и своих семей. Говорили о несправедливости со стороны правительства, «пригласившего специалистов поехать в Иркутск с уверенностью, что они останутся на службе», и, однако, не выполнившего своего обещания. Правительство упрекали в безответственности перед людьми, которые, оставшись в Омске, могли бы найти работу. Теперь же они оказались в сложнейшем материальном положении и в непростой, полной опасности, политической ситуации. Один из выступавших, представлявший Управление по сооружениям железных дорог МПС, эту мысль выразил так: «...люди, выброшенные за борт правительством, которому они верны, неизбежно будут брошены в противоположный лагерь» [Там же, л. 22-25].

Представляется, что с переездом в Иркутск правительство Колчака и его министерство путей сообщения перестали оказывать сколько-нибудь существенное влияние на судьбы своих подчиненных. МПС вскоре оказалось под управлением эсеро-меньшевистского Политцентра Иркутска, в составе которого было свое железнодорожное ведомство. Внешне казалось, что Политцентр предпринимает меры для сохранения министерства путей сообщения как общероссийского органа. Даже была создана комиссия по реорганизации министерства и по высылке оставшегося штата. Результаты работы комиссии выглядят следующим образом [Там же, л. 76-112]:

	<i>На 10 января 1920 г.</i>	<i>На 21 января 1920 г.</i>
Административное управление МПС	18 человек	8 человек
Канцелярия министра путей сообщения	43 человека	25 человек
Техническое управление	27 человек	12 человек
Отдел движения эксплуатационного управления	24 человека	14 человек

Унизительно было то, что люди вынуждены были сами себя «сокращать» путем голосования на собраниях. Оставшиеся надеялись получить место «на службе». Трудно сказать, понимали ли они иллюзорность своих надежд, проводя заседания комиссии по реорганизации МПС и свои собственные собрания даже после того, как Верховный правитель России 27 декабря 1919 г. был взят под охрану чехословацким корпусом, а 15 января 1920 г. был выдан Политцентру Иркутска, который вскоре его передал большевистскому Ревкому. В этих условиях комиссия по реорганизации Министерства путей сообщения утверждает «конструкцию МПС сокращенного состава» [Там же, л. 118]. Однако вскоре был ликвидирован и сам Политцентр с его управленческими структурами. В соответствии с приказом от 18 февраля 1920 г. Особоуполномоченного Наркомата путей сообщения Советской республики Ю. В. Рудого был ликвидирован Комиссариат путей сообщения Политцентра, а созданный для управления железнодорожными делами Порайонный комитет передавался с 1 марта «вместе с делами» Томскому Порайонному комитету. По существу, министерство путей сообщения колчаковского правительства перестало существовать. В решении ликвидационной комиссии говорилось о ликвидации большинства отделов бывшего МПС, а дела его передавались разным хозяйственным органам или «подготовлены к хранению» [Там же, л. 190].

Таким образом, анализ документов показывает, что, во-первых, Белое движение, во всяком случае, возглавляемое А. В. Колчаком, имело в лице железнодорожной интеллигенции вполне определенную социальную опору, благодаря которой начала разворачиваться экономическая реформа по восстановлению на железных дорогах товарно-денежных отношений, налаживаться устойчивая работа дорог. Во-вторых, железнодорожные специалисты, оказавшиеся на территории, занятой белыми, как и другие отряды отечественной интеллигенции, не избежали травли и гонений по политическим мотивам. В-третьих, специалисты железнодорожного транспорта белой России Колчака, решившие идти до конца с Верховным правителем и эвакуироваться с его администрацией и правительством из Омска в Иркутск, пережили настоящую драму, переросшую в трагедию – расстрел А. В. Колчака, роспуск министерства путей сообщения его правительства, лишение многих средств к существованию и надежд на будущее.

#### *Список источников*

1. Государственный исторический архив Омской области (ГИАОО). Ф. 981. Оп. 2.
2. ГИАОО. Ф. 2045. Оп. 1.
3. **Гражданская война в Сибири**: материалы Всероссийской заочной научно-практической конференции / под ред. Д. И. Петрина, Т. А. Терехиной. Омск: Ист. архив Омской обл., 2013. 216 с.
4. **Климов И. П.** История развития транспорта на Урале (октябрь 1917 г. – июнь 1941 г.): монография. Тюмень: Вектор Бук, 2005. 384 с.
5. **Климов И. П.** Человеческий фактор в развитии российского транспорта. 1917-1941 гг. (на материалах Урала). М.: Компания «Спутник», 2006. 105 с.
6. **Мельгунов С. П.** Трагедия адмирала Колчака: из истории Гражданской войны на Волге, Урале и в Сибири. М.: Вече, 2017. 592 с.
7. **Пыстина Л. И.** «Буржуазные специалисты» в Сибири в 1920-е – начале 1930-х годов (социально-правовое положение и условия труда). Новосибирск: Изд-во Ин-та археологии и этнографии СО РАН, 1999. 160 с.
8. **Сенин А. С.** Железнодорожный транспорт России в эпоху войн и революций (1914-1922 гг.): монография. М.: ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2015. 316 с.
9. **Хроменкова Т. Н.** Формирование железнодорожной интеллигенции и ее влияние на социокультурное пространство Западной Сибири. 1920-е – 1930-е гг.: автореф. дисс. ... к.и.н. Омск, 2006. 24 с.

**DRAMA OF RAILWAY INTELLECTUALS OF A. V. KOLCHAK'S WHITE RUSSIA. 1918-1920**

**Gaidamakin Andrei Vasil'evich**, Doctor in History, Professor  
*Omsk State Transport University*  
gaydamak\_aw@mail.ru

The article traces the destiny of railway intellectuals, who in the years of the Civil War preserved loyalty to the White Movement and A. V. Kolchak personally. The author identifies objective and subjective factors that influenced the choice of railway specialists and managers. Having analyzed the documents concerning the move of Kolchak's government from Omsk to Irkutsk and representing numerous attempts to reform this government's Ministry of Railways the researcher concludes on the tragic destiny of railway intellectuals, who preserved loyalty to A. V. Kolchak's White Russia.

*Key words and phrases:* The Civil War; Kolchak; White Russia; the White and the Red; railways; Ministry of Railways; specialists and managers; railway intellectuals.

УДК 165.0

**Философские науки**

*Статья посвящена анализу проблемы референциальных характеристик высказываний в рамках мысленного эксперимента Х. Патнэма «мозг в бочке», согласно мнению которого предположение о том, что мы являемся мозгами в бочке, не может быть истинным, так как оно самопротиворечиво. Данную точку зрения отрицает Д. Чалмерс, полагающий, что наши высказывания и высказывания мозга в бочке отсылают к различным объектам – компонентам реальности и элементам компьютерной модели соответственно. На основании исследования делается следующий вывод: не имеет значения, какую из гипотез о фундаментальных основаниях мира мы принимаем: это не оказывает влияния на характеристики большинства наших высказываний.*

*Ключевые слова и фразы:* теоретическая модель; мозг в бочке; референциальные характеристики; автореферентность; скептическая гипотеза.

**Гау Анастасия Сергеевна**

*Елабужский институт Казанского (Приволжского) федерального университета*  
anastasia.gau@gmail.com

**ПРОБЛЕМА РЕФЕРЕНЦИАЛЬНЫХ ХАРАКТЕРИСТИК ВЫСКАЗЫВАНИЙ  
В ТЕОРЕТИЧЕСКОЙ МОДЕЛИ «МОЗГ В БОЧКЕ» Х. ПАТНЭМА**

В современной аналитической философии сознание предстает в различных формах и видах, среди которых особо выделяется оппозиция «естественное человеческое сознание» и «искусственный интеллект». Различие между ними производится на основании происхождения системы нейронов: является ли она порождением природы или результатом деятельности самого человека. Обозначенная оппозиция находит свое выражение в мысленных экспериментах [2-6; 9], использование которых является одной из характерных черт аналитической философии.

Одним из наиболее известных таких экспериментов является «мозг в бочке» Х. Патнэма, который представляет собой сознание, лишенное связи с физическим миром. Этот мысленный эксперимент используется для описания ситуации, когда нейроны мозга, отделенного от тела и помещенного в питательный раствор, естественно или искусственно возбуждаются извне так, что у него возникает ощущение, будто он воспринимает что-либо реально существующее с помощью реально существующих органов чувств [3; 8]. При этом когда «мозг в бочке» говорит о чем-либо, его суждения отсылают к элементам некоей компьютерной модели мира, а не к действительно существующим вещам. Однако он точно так же, как и мы, может воспринимать объекты и явления при помощи любого органа чувств, так что сомнений в их реальности у него не возникает. Эту «иллюзорность» может зафиксировать лишь наблюдатель, находящийся вне системы.

По мнению Патнэма, предположение о том, что мы являемся мозгами в бочке, не может быть истинным, так как оно отрицает само себя, так как в рамках данной модели невозможно построение высказывания, отсылающего к объектам реальной действительности: «они не могут помыслить или сказать, что они – мозги в бочке (даже думая “мы – мозги в бочке”» [3, с. 22]. Иными словами, их высказывание «мы – мозги в бочке» отсылает не к действительно существующим бочкам и находящимся в них мозгам, а к элементам компьютерной модели мира (можно обозначить эти элементы как бочки' и мозги'), то есть, утверждая, они в то же время и отрицают это.

Проще говоря, когда «мозг в бочке» говорит о себе, находящемся в бочке, он говорит о бочке', а не о действительной емкости, существующей в реальном мире. Но в то же время он думает, что говорит именно о действительной бочке. Таким образом, высказывание «Я – мозг в бочке» имплицитно содержит в себе