



НАУЧНАЯ СТАТЬЯ
УДК 930.85:625.627:656
DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2024-22-1-14>

К 150-летию академика Владимира Николаевича Образцова (биография и библиография)



Екатерина Борисовна Куликова

Российский университет транспорта, Москва, Россия.

✉ iuit_kulikova@inbox.ru.

Екатерина КУЛИКОВА

АННОТАЦИЯ

В Москве, Челябинске, Иркутске, Ртищеве есть улицы Образцова. Многие уверены, что улицы эти получили свое название в честь великого кукольника Сергея Образцова. Но на самом деле в топонимике российских городов был увековечен не замечательный актер, а его отец – академик Владимир Николаевич Образцов, выдающийся ученый в области транспорта, который с гордостью называл себя «ртищевским железнодорожником».

Бывшая Бахметьевская улица в Москве, где жила семья Образцовых, и ныне носит имя железнодорожного академика. Современную Москву невозможно представить себе без этой фамилии. Улица Образцова по-прежнему ведет к знаниям, к внедрению новых технологий при строительстве железных дорог и, в конечном итоге, – к прогрессу. Не случайно по улице Образцова с давних пор прописан Российский университет транспорта (МИИТ), в котором традиционно развиваются образцовские традиции.

Академик Образцов обладал удивительным даром – он умел рассказывать просто о сложном – поэтому считался замечательным преподавателем, любимцем студентов, а его научные работы до сих пор не потеряли свою актуальность.

Главные научные труды Владимира Николаевича посвящены железным дорогам, их истории, их настоящему и будущему. Образцов понимал, что со временем роль транспорта станет только расти, и предлагал решения, учитывая неизбежные перемены. Жизнь профессора Образцова – это его ученики, его задумки, его командировки...

Железную дорогу он очень хорошо знал и любил. И верил, что именно стальные трассы помогут России стать передовой страной.

В статье приводится библиографический список трудов В. Н. Образцова и перечень наиболее крупных из числа реализованных им проектов.

Ключевые слова: В. Н. Образцов, железнодорожный транспорт, история транспорта.

Для цитирования: Куликова Е. Б. К 150-летию академика Владимира Николаевича Образцова (биография и библиография) // Мир транспорта. 2024. Т. 22. № 1 (110). С. 108–119. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2024-22-1-14>.

Полный текст статьи в переводе на английский язык публикуется во второй части данного выпуска.
English translation of the full text of the article is published in the second part of the issue.

Летом 2024 года отмечается 150-летие академика Владимира Образцова. Владимир Николаевич родился 18 июня 1874 года, закончил классическую гимназию в 1892 году с золотой медалью в городе Николаев. Поступил в Императорский Санкт-Петербургский институт путей сообщения.

В институте Владимир Николаевич глубоко изучал инженерно-строительное дело, во время учебной практики он много ездил по линии, ночуя на станциях и разъездах, прошел с нивелиром около 150 км.

Студентом третьего курса самостоятельно разработал проект плотины и водослива для водоснабжения железнодорожной станции Казанка, расположенной недалеко от г. Николаева. В проекте был предусмотрен большой пруд в 40 га, а также профессионально подсчитаны возможный приток воды, потери от впитывания в землю и от испарений, проведены другие расчеты. Проект этот отличался оригинальным решением и безукоризненным инженерным расчетом и поэтому был реализован, а автор-студент был награжден институтом денежной премией в 50 рублей.

Студентом же Образцов вел изыскания и постройку подъездных железнодорожных путей к промышленным предприятиям или, как тогда говорили, «железнодорожных ветвей».

После окончания института в 1897 году молодой инженер отбывал воинскую повинность (обязательную после учебы) в военно-инженерных войсках в качестве так называемого кондуктора (низшая техническая должность – чертежник).

Непродолжительная военная служба кончилась, и перед молодым инженером встал вопрос о дальнейшей работе. Его близкие студенческие товарищи А. Алексеев и Г. Передерий уехали в Москву. Решил туда же поехать и Владимир Образцов.

Владимир Николаевич работал на изысканиях и строительстве Московско-Виндавской железнодорожной линии, затем инженером отдела службы пути на Николаевской железной дороге, потом инженером технического отдела на Московско-Курской и позже на Московско-Ярославско-Архангельской дорогах.

Руководство Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги поручило инженеру В. Н. Образцову в 1901 году разработать проект переустройства станции Иваново. Так как тогда не было не только теории проектирования станций, но и никакой техниче-

ской литературы по этому вопросу, молодому инженеру пришлось работать над этим проектом почти полтора года. Проект был разработан очень детально, утвержден без всяких изменений и получил высокую оценку Инженерного совета. Этот проект был первым, выполненным на научной основе, и поэтому он принес Владимиру Николаевичу вполне заслуженную славу «первопроходца дела проектирования станций».

Проект был опубликован в журнале «Инженерное дело» (№ 2 за 1902 год), потому что в нем впервые были разработаны и сформулированы основные научные принципы проектирования железнодорожных станций, послужившие исходными установками при составлении крупных проектов железнодорожных станций у нас в стране.

Результатом этой публикации стало приглашение на работу по совместительству ассистентом от известного ученого профессора К. Ю. Цеглинского, заведующего кафедрой «Железные дороги» в Императорском Московском Инженерном Училище (ИМИУ).

К этому раннему периоду научной деятельности молодого ученого относится его крупная работа «Геометрические элементы для расчета стрелочных переводов при проектировании станций», которая была опубликована в журнале «Инженерное дело» (№ 1 и № 2 в 1904 году). Эта работа явилась основой для научного подхода к проектным расчетам железнодорожных станций и их важнейших элементов.

Вслед за первыми научными работами были приняты к печати и другие труды по вопросам развития станций. Особенно большую известность получила работа «К вопросу о проектировании станций и их расчету» («Инженерное дело» № 1, 1905 год). Она вызвала много положительных откликов в печати, в том числе и профессора А. Н. Фролова, известного ученого и авторитета среди железнодорожников, который написал «Мы приветствуем эту новую попытку пролить свет анализа на темную доселе сторону инженерного творчества».

В 1906 году вопросу проектирования станций была посвящена статья, опубликованная в Трудах 14-го Съезда служб пути. Эти ранние научные работы молодого ученого получили большое распространение среди инженерно-технической общественности, стали основным руководством для инженеров при проектировании станций и узлов и принесли их автору широкую известность. Его стали приглашать



консультантом по проектированию станций на многие железные дороги страны.

В этот период интерес вызвала статья «Доходность железной дороги и ее графическое изображение в зависимости от тарифных ставок» (Научные труды ИМИУ, вып. 1, 1907 год).

В. Н. Образцов одним из первых ученых и инженеров оценил значение оборота товарного (грузового) вагона. В 1909 году он публикует свою работу «Теоретические исследования по обороту вагонов» (Известия Московского Инженерного училища, 1909 год), в которой рассмотрены вопросы определения потребных размеров рабочего парка грузовых вагонов для заданного объема перевозок. Исследование проводилось с учетом влияния скорости, неравномерности движения, специализации вагонов, вопросов регулирования порожних вагонопотоков и других показателей.

В дальнейших своих трудах этот показатель по ускорению движения вагонов Владимир Николаевич положил в основу исследований и технических мероприятий по развитию станций и узлов. Эти идеи Владимира Николаевича справедливы и сейчас, когда наши ученые и практики-железнодорожники борются за ускорение оборота вагонов.

Начало Первой мировой войны показало, что железнодорожная сеть России на главных стратегических направлениях была недостаточно развитой, а железнодорожные станции и узлы не имели необходимой пропускной способности. В этот период Владимир Николаевич разрабатывал целый ряд крупных проектов железнодорожных станций на главных направлениях сети. Будучи непосредственным участником, руководителем и консультантом сложных проектных работ в области станций и узлов, Владимир Николаевич разработал научные принципы развития железнодорожных станций и узлов и внедрил их в конкретные проекты. В числе наиболее значимых необходимо отметить проекты станций Перово-Сортировочная и Никитовка (1914–1915 гг.), станции Вязьма (1915–1916 гг.), станций Смоленск и Смоленск-Сортировочный (1915–1917 гг.), второй очереди станции Иваново, станций Архангельской линии в связи с перестройкой на широкую колею участка Вологда-Урочь (1916 год), станций направления Москва-Барановичи и другие. Необходимо отметить, что в разработанных проектах совершенно по-новому решались вопросы пропускной способности станций и направлений железнодорожной сети России.

Заслуженный авторитет инженера В. Н. Образцова позволил ему занять пост председателя отдела путей сообщений в Московском военно-промышленном комитете, а в 1917 году – должность товарища (заместителя) председателя Организационного комитета по созыву 4-го Всероссийского съезда по техническому и ремесленному образованию.

После поездки в 1917 году на фронт появились его новые научные работы: «К вопросу о путях сообщений для фронта», «Об организации головных транспортов», «Восстановление разрушенных мостов» и другие.

Эти статьи были посвящены актуальным вопросам организации работы транспорта в военных условиях, а также в них были описаны новые типы конструкции лежневых дорог для болотистых районов.

После окончания Первой мировой и гражданской войн крайне необходимо было быстро восстановить разрушенное хозяйство и, в первую очередь, железнодорожное. Владимир Николаевич включился в эту интересную и созидательную работу.

Вскоре после революции В. Н. Образцова избрали в Комитет из рабочих и служащих Александровской (ныне Белорусской) дороги.

На железной дороге в то время одной из самых острых проблем было отсутствие топлива. По инициативе В. Н. Образцова Комитет занялся организацией самостоятельных заготовок топлива, и для этого была построена Дуровская железнодорожная ветка, предназначенная для вывоза дров и торфа. Такая организация дела и принятые по инициативе В. Н. Образцова меры спасли положение, и даже в то тяжелое время Александровская дорога ни разу не приостанавливала движение поездов.

В период 1918–1923 годов Владимир Николаевич с учениками составил проекты ряда крупных железнодорожных узлов – Запорожского, Нижегородского, Рязанского, Смоленского, Сызранского и других.

Результаты этой огромной работы были опубликованы В. Н. Образцовым в 1925 году в Трудах 21-го Совещательного съезда представителей служб эксплуатации железных дорог СССР в виде исключительно содержательной работы «Проекты и идеи развития русских станций в период мировой и гражданской войн».

Глубина идей, изложенных в данной работе, их научная обоснованность и практическая значимость сохранили свою силу до настоя-

шего времени. До сих пор этот труд является основным пособием при проектировании станций и узлов.

В те годы весьма большое значение для экономики страны имело объединение железнодорожных узлов с изменением принципов их руководства и организации, а в некоторых случаях и перепроектировкой. Эту большую работу возглавил и идейно направлял В. Н. Образцов, который являлся членом Специальной комиссии по объединению узлов при Главной Инспекции Наркомата путей сообщения (НКПС) и членом Комитета по реконструкции при НКПС. В состав комиссии вошли также ведущие специалисты Е. А. Гибшман, С. В. Земблинов, М. В. Сеньковский и другие.

В 1922 году Владимир Николаевич вновь разработал проект объединения Смоленского узла, который явился образцом для проектировщиков других железнодорожных узлов. В этом же году В. Н. Образцов подготовил работу «Проект распределения узлов на русской железнодорожной сети и сортировочной работы узлов, с целью сокращения маневровой работы и простоя вагонов», которая была опубликована в журнале «Техника и экономика путей сообщения» (№ 12, 1922 год).

К середине 20-х годов прошлого века накопился достаточный опыт перепроектировки станций и узлов при их восстановлении и объединении. Разработку технических условий проектирования, методику расчетов и проектирования станций и узлов, а также отдельных элементов сложного станционного хозяйства возглавил В. Н. Образцов, получивший в 1919 году звание профессора.

В 1924 году профессор В. Н. Образцов был назначен заведующим кафедрой «Станции и узлы» – новой в Московском институте инженеров транспорта и первой в стране. В связи с неблагоприятным положением в станционном хозяйстве были изменены учебные программы и увеличено время на изучение дисциплины «Станции и узлы». Большая организационная работа по созданию совершенно новой кафедры не смогла оторвать его от научной и проектной деятельности.

В 1922–1929 годах под руководством профессора Образцова было проведено объединение почти всех крупных узлов страны, что позволило значительно улучшить работу железных дорог. К этому периоду относятся крупные научные труды Владимира Николаевича, посвященные различным вопросам станций и узлов:

- «Станции и их принадлежности» (Труды МИИТа, 1922 год);
- «Энциклопедия путей сообщения» (Госиздат, 1925 год);
- «Тоннельные путепроводы при проектировании узлов и станций» (Труды МИИТа, 1926 год);
- «Техника проектирования узлов» (Труды МИИТа, 1927 год);
- «Типовая станция V–III класса с постепенным развитием» (Труды МИИТа, 1927 год);
- «К вопросу о тяговых расчетах сортировочных горок» (Труды МИИТа, 1928 год);
- «Основные данные для проектирования железнодорожных станций» (Госиздат, 1929 год). Этот классический труд долгое время являлся настольной книгой для инженеров-проектировщиков и практиков. Все эти труды, как и множество других, послужили основой для создания учебника «Станции и узлы» для обучения студентов.

В. Н. Образцов, используя свой опыт инженера-проектировщика, развил теорию и практику проектирования сортировочных горок. В 1928 году он опубликовал актуальную и сегодня работу «К вопросу о тяговых расчетах сортировочных горок». В ней обобщены и развиты различные способы расчета условий скатывания отцепов с сортировочных горок. Владимир Николаевич получил и привел строгое решение дифференциального уравнения движения группы вагонов по пути с переменным уклоном в условиях действия силы ветра и основного сопротивления движению. В этом и других научных трудах он четко обосновал требования к сортировочным горкам. Например, положение о том, что высота и уклон горки должны быть такими, при которых вагоны с большим сопротивлением в сложных условиях могли бы докатиться до определенной точки.

Это положение стало основным для всех проектировщиков сортировочных горок и вошло во все нормативные документы по проектированию станций.

Особенно много трудился Владимир Николаевич над проблемой развития транспорта г. Москвы и Московского транспортного узла.

В 1921 году был организован Совет по проекту новой Москвы, в основу которого был положен проект перепланировки и будущего развития г. Москвы академика А. В. Щусева. Одновременно началась разработка проекта Московского узла в специальной Комиссии под



председательством инженера Л. Н. Бернадского. В это время уже не было никаких сомнений в том, что столица становится и быстро станет одним из крупнейших мировых центров.

В. Н. Образцову поручили возглавить разработку проекта переустройства Московского узла и утилизацию ряда участков, разрезанных железными дорогами, путем соединения их путепроводами. Проект предусматривал создание порта на Москве-реке, ряда железнодорожных диаметров и многое другое.

Еще в 1920 году Владимир Николаевич научно обосновал пропуск товарных поездов в центральные районы г. Москвы в своей работе «О глубоком вводе товарных поездов в г. Москву» (Бюллетень НКПС, 1920 год). В 1925 году он опубликовал работу «Переустройство Московского узла Московско-Казанской железной дороги» (журнал «Железнодорожное дело», 1925 год, № 12), в 1926 году – статью «Московский узел и основные идеи его переустройства» (Труды 22 Совещательного съезда представителей служб эксплуатации железных дорог СССР, 1926 год). Все эти труды были посвящены реконструкции транспорта и планировке г. Москвы. С учетом предложений Владимира Николаевича в Московском узле были проведены работы по переустройству соединительных путей, постройке новых парков на многих станциях узла, дополнительной укладке вторых, третьих и четвертых путей на головных участках. Эти и другие предложения дали возможность ликвидировать движение грузовых поездов по старым соединительным путям и перевести его на кольцо Московско-Окружной железной дороги.

В 1927 году В. Н. Образцов был командирован в Китай для работы по развитию Харбинского транспортного узла на Китайско-Восточной железной дороге (КВЖД). Узел г. Харбина, расположенный на берегу реки Сунгари, был узким местом и требовал реконструкции с учетом использования перевозок по реке. Профессор В. Н. Образцов с успехом выполнил эту сложную задачу, за что получил благодарность и премию от руководства КВЖД.

В 1930 году вышла интересная статья Владимира Николаевича «К вопросу о глубоких вводах и метрополитене» (журнал «Коммунальное хозяйство»), в которой он предлагал комплексное разрешение проблемы метрополитена и глубоких вводов для пригородного железнодорожного движения. В 1931 году Владимир Николаевич опубликовал ряд статей в журнале

«Коммунальное хозяйство» по этому важному вопросу: «О глубоком вводе в город пригородных электрических железных дорог», «Глубокий ввод», «Неотложный вопрос о связи метрополитена и трамваев с электрическим пригородным транспортом» и другие. В. Н. Образцов рассмотрел возможность выхода поездов метрополитена на железнодорожные линии. Это требовало определения пропускной и провозной способности железнодорожных диаметров, выбора необходимых габаритов электроподвижного состава, предназначенного для работы под землей и на земных пригородных линиях. Этим было бы обеспечено беспересадочное сообщение пригородных пассажиров до любой точки в глубине города.

В 1927–1930 годах профессор В. Н. Образцов состоял членом Технического совета Днепрогэса, крупнейшей в то время стройки страны. Эта обязанность позволила ему проверить свои научные идеи по транспортному обеспечению Днепрогэса и города Запорожье.

В ответ на постановление Правительства от 30 апреля 1931 г. о скорейшей конструкции Челябинского железнодорожного узла Владимир Николаевич разработал и внедрил проект его обновления.

В 1932–1933 годы Владимир Николаевич являлся организатором двух бригад из студентов, аспирантов и преподавателей МИИТ. Одной – под его научным руководством, а второй – под руководством его первого ученика профессора С. В. Земблинова. По заданию НКПС надо было обследовать 35 крупнейших станций и узлов. Бригады выезжали и на месте обследовали, намечали мероприятия и составляли проекты для переустройства крупнейших станций и узлов. В результате этой большой работы были составлены проекты переустройства узлов Москвы, Ленинграда, Донбасса, Кузбасса, станций Пермь, Ярославль и ряда других.

В 1933 году Владимир Николаевич завершил капитальный труд «Железнодорожные узлы» (издательство «Трансжелдориздат»), научные разработки которого легли в основу целой серии учебников «Станции и узлы».

Умение широко мыслить, видеть сущность поставленных вопросов и способность быстро понимать самую суть задач – качества, характерные для научных работ В. Н. Образцова, посвященных самым разным проблемам транспорта, и его практической деятельности. Поэтому его как специалиста широкого профиля привлекали на наиболее актуальные и ответ-

ственные работы. Приводим далеко не полный перечень его обязанностей по инженерно-научной и общественной деятельности:

- консультант управления по сооружению железных дорог (1919–1921 гг.);
- член Комиссии по объединению узлов при Главной инспекции НКПС (1923–1924 гг.);
- член Комитета по реконструкции (НКПС) (1919–1933 гг.);
- член Технического совета Днепростроя (1927–1930 гг.);
- консультант Гипрогора (1932–1934 гг.);
- член НТС при Министерстве путей сообщения (с 1935 г. до конца жизни);
- член экспертизы Московского метрополитена и др.

Как консультант Гипрогора В. Н. Образцов принимал непосредственное участие в разработке вопросов функционирования транспорта при планировке и реконструкции многих городов: Москвы, Сталинграда, Магнитогорска, Баку, Ростова-на-Дону, районов Южного берега Крыма, Минеральных вод, Черноморского побережья Кавказа и др. В новых трудах он развивал свою идею о «глубоком вводе» и критиковал мнения некоторых специалистов по поводу выноса железных дорог из города. Вот список только некоторых из этих работ: «Железная дорога в городе», «Транспорт и планировка городов», «Внеуличные пересечения в планировке городов» и т.д. Надо отметить, что эти труды и сегодня имеют актуальное значение и востребованы современниками.

Он был одним из организаторов создания Научно-исследовательского института промышленного транспорта (ВНИИПТ) и потом состоял нем научным консультантом. Через его руки прошли проекты крупнейших гигантов металлургии – Магнитогорского, Запорожского и Кузнецкого комбинатов, Уралэлектромаша и др.

Принимая участие в планировке развития районов Черноморского побережья Кавказа и Крыма, Владимир Николаевич поставил перед правительством страны вопрос о строительстве пассажирских подвесных канатных дорог у нас в стране. Целесообразность применения таких дорог он доказал еще в 1910 году в опубликованной работе «Горные дороги Швейцарии».

Такие дороги на горе Эльбрус, Ай-Петри и Машук впоследствии были построены и сегодня с успехом эксплуатируются. Проект фуникулера для санатория в Сочи (тоже первого в нашей стране) был выполнен под руковод-

ством В. Н. Образцова, и он лично принимал участие в его предпусковых испытаниях. Именно в это время им были написаны труды по промышленному транспорту: «Специальные дороги», «Наземные дороги с непрерывной тягой», «Железные дороги однопорельсовые», «Теоретические элементы подвесных канатных дорог», «Курортные дороги специального типа» и др.

За большие научные и инженерные достижения в развитии транспорта в 1935 году В. Н. Образцову было присвоено звание «Заслуженный деятель науки РСФСР», и он был утвержден в ученой степени доктора технических наук.

В том же году В. Н. Образцов стал членом Научно-технического совета НКПС и начальником Научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (НИИЖТ). На этом ответственном посту (с 1935 по 1940 год) Владимир Николаевич проводил большую научную и организационную работу. Институт был организован на базе существовавших ранее институтов тяги, эксплуатации, вагонного, связи, электрификации и металлов. Новый начальник начал работу с перестройки всей научной работы на транспорте. Под его руководством институт быстро стал передовым научным центром, выполняющим большие исследования по многочисленным вопросам транспорта. В этот период в институте были разработаны новые методы производства тяговых расчетов, проектировались конструкции паровозов и вагонов, автоцепки, автотормозов, успешно была разрешена проблема отопления паровоза, очень важная в то время. Под руководством В. Н. Образцова был также разработан новый тип стрелочного перевода, обеспечивающий применение более крутой марки крестовины (1/6 вместо 1/9) при сохранении радиуса кривой. Это позволило не только сократить длину стрелочной зоны, но и значительно уменьшить расходы на сооружение сортировочных горок.

В 1938 году В. Н. Образцов разработал научную тематику в области транспорта и предложил ее Академии наук СССР, где она была с успехом принята. Скоро Президиум Академии принял решение об организации в системе Академии наук Секции по научной разработке проблем транспорта. Руководителем был назначен профессор В. Н. Образцов, который занимал этот пост до конца своих дней.

Впоследствии секция была преобразована в Институт комплексных транспортных проб-



лем при Госплане СССР, занимавшийся разработкой комплексных вопросов развития транспорта.

Выдающиеся заслуги В. Н. Образцова как крупнейшего ученого, замечательного популяризатора науки, талантливейшего лектора, инженера-новатора, общественного деятеля и патриота своей Родины послужили основанием к избранию его в январе 1939 года действительным членом Академии наук СССР.

Идеи комплексного развития всех видов транспорта Владимир Николаевич с присущим ему темпераментом и страстностью разрабатывал всю жизнь.

В 1940 году в «Известиях Академии наук СССР» (№ 10) он опубликовал работу «Основные принципы построения транспортной сети СССР», в которой излагал научные основы гармонического развития всех видов транспорта. В этой значительной работе Владимир Николаевич дал всеобъемлющий анализ перспектив развития сети железных дорог Советского Союза и других стран и сделал неожиданный для того времени вывод: «догонять США нам по протяженности сети железных дорог нет нужды», так как интенсивность движения железных дорог США в 2,8 раза меньше, чем на отечественных дорогах.

Творческая мысль ученого Владимира Николаевича Образцова, желавшего видеть свою страну еще более могущественной в транспортном отношении, не давала ему покоя, в результате чего появляются его статьи «Перспективные вопросы транспорта» (журнал «Плановое хозяйство», 1940 год, № 5), «Об основных принципах построения транспортной сети СССР» («Строительство дорог», 1940 год, № 11), «Магистраль СССР» («Техника Молодежи», 1940 год, № 8–9).

В предвоенный год В. Н. Образцов в руководимой им секции решал научные проблемы, направленные на укрепление обороноспособности страны. К числу таковых относилось скоростное строительство железных и автомобильных дорог («Вестник АН СССР», 1940 год, № 7). По этой проблеме было проведено два всесоюзных совещания. «Узким местом» в стране в то время являлась слабая цементная промышленность, и Владимир Николаевич написал актуальную статью «Перспективы развития цементной промышленности» («Плановое хозяйство», 1940 год, № 10).

Экономия топлива на железнодорожном транспорте имела чрезвычайно большое народ-

нохозяйственное значение для Советского Союза («Вестник АН СССР», 1940 год, № 1), и Владимир Николаевич поставил вопрос о путях снижения расхода топлива, о переходе на новые типы будущих локомотивов (статья «Эксплуатационные параметры будущего локомотива» в журнале «Эксплуатация железных дорог», 1941 год, № 1).

В это время В. Н. Образцовым были написаны статьи «О распространении технических знаний в СССР» («Советская наука» 1940 год, № 1), «Наука и железнодорожный транспорт» («Советская наука», 1940 год, № 10), «Изобретатели и железнодорожный транспорт» («Стахановец», 1940 год, № 10), «К вопросу о транспортной проблеме города Москвы» («Архитектура СССР», 1940 год, № 2).

В журнале «Мир транспорта» (№ 3 за 2021 год) была опубликована статья Михаила и Ларисы Рощевских «Послевоенные проекты академика В. Н. Образцова о развитии транспорта на Европейском Севере СССР, посвященная проектам Образцова, в которых он заложил основы перспективного планирования железнодорожного, автомобильного, речного и авиационного транспорта на Европейском Севере СССР на несколько десятилетий вперед. Эти работы как всегда поражают далеко идущими перспективами освоения территории Европейского Севера и Арктики. Программы В. Н. Образцова по освоению Севера, являясь большой научной ценностью, не реализованы до сих пор, и особенно актуальны в XXI веке.

Даже из этого очень краткого перечня довоенных работ В. Н. Образцова, приведенного в статье, видна многогранная деятельность этого ученого.

Внося свой вклад в сохранение научного наследия академика В. Н. Образцова, во второй части статьи приводим библиографию его трудов.

БИБЛИОГРАФИЯ ТРУДОВ В. Н. ОБРАЗЦОВА¹

1902

1. Переустройство станции Иваново. [Проект, одобренный Инженерным советом 11.V. 1901 г.] // Инженерное дело. – 1902. – № 3. – 59 с.²

1904

2. Геометрические элементы для расчета стрелочных улиц и переводов при проектировании станций // Инженерное дело. – 1904. – № 1. – С. 147–179; № 2, С. 142–171.

¹ На основе собранной информации. – *Прим. автора.*

² В журнальной публикации библиографические описания приводятся в сокращении, в частности без указания включенных в издания чертежей, схем, иллюстраций. – *Прим. ред.*

1905

3. К вопросу о проектировании станций и их расчет // Инженерное дело. – 1905. – № 1. – С. 102–157.

4. К пересмотру правил о постройках, складах, раскопках и рассадках вблизи линии ж.д. // Инженерное дело. – 1905. – № 4. – С. 80–90.

5. К вопросу о производстве строительных и путевых работ на казенных железных дорогах // Инженерное дело. – 1905. – № 5–6. – С. 25–62.

1907

6. К вопросу о проектировании станций и их расчет / В кн.: Протоколы заседаний и совещаний. Труды 24 съезда инженеров службы пути русских ж.д. за 1906 г. – М.: Т-во Печатня С. П. Яковлева, 1907. – С. 201–237.

7. К вопросу о производстве строительных и путевых работ на казенных ж.д. / В кн.: Протоколы заседаний и совещаний. Труды 24 съезда инженеров службы пути русских ж.д. за 1906 г. – М.: Т-во Печатня С. П. Яковлева, 1907. – С. 239–262.

8. Доходность железной дороги и ее графическое изображение в зависимости от тарифных ставок // Известия Московского инженерного училища, ч. 2, Науч. труды. – 1907. – Вып. 1. – С. 103–118.

1908

9. Глушицкая узкоколейная ветвь / В кн.: Протоколы заседаний и совещаний. Труды 25 съезда инженеров службы пути русских железных дорог за 1907 г. – М., 1908, отд. IX. – С. 79–95.

1909

10. Теоретические исследования по обороту вагонов // Известия Московского инженерного училища, ч. 2, Науч. труды. – 1909. – Вып. 3. – С. 21–64.

1910

11. Горные дороги Швейцарии // Известия Московского инженерного училища, ч. 2, Науч. труды. – 1910. – Вып. 4. – С. 3–90.

12. Архитектурное отделение техникума в Биле // Записки Московского отделения Русского технического общества. – 1910. – № 1. – С. 1–15.

1911

13. Станция Bruxeles Nord и ее работа // Известия Московского инженерного училища, ч. 2, Науч. труды. – 1911. – Вып. 5. – С. 1–12.

1913

14. Аксонометрия. Курс Строительно-технического училища Московского товарищества инженеров и педагогов. – М., 1913. – 65 с. [стеклогр. изд.].

15. Массовый транспорт железнодорожный и водный // Записки Московского отделения Русского технического общества. – 1913. – Т. 36. – № 6. – С. 153–171; № 7. – С. 181–205.

1914

16. Теория перспективы. – М., 1914. – 28 с. [Стеклогр. изд. Строительно-технического училища Товарищества московских инженеров и педагогов].

1915

17. Промышленные училища. // Вест. инж., 1915. – № 23. – С. 1–14.

18. К вопросу об узкой колее // Известия Собрания инженеров путей сообщения. – 1915. – № 12. – С. 253–256.

1916

19. Экономические подъездные пути. – М.: тип. т-ва Рябушинских, 1916. – 85 с. [Совместно с Ю. В. Энгельгардтом].

20. Переправы и полевые мосты. Вып. 1. – М.: Всерос. союз земств и городов, 1916.

21. К вопросу о путях сообщения для фронта. – М.: тип. т-ва Рябушинских, 1916. – 18 с. (Моск. воен.-пром. ком-т, № 6).

22. Отчет об организации Военно-дорожных курсов при среднем Строительно-техническом училище москов-

ских инженеров и педагогов // Профессиональное образование. – 1916. – № 4. – С. 93–100.

23. Принципы русской железнодорожной сети // Производит. силы России. – 1916. – № 1. – С. 32–35.

24. Доклад инж. В. Н. Образцова / В кн.: Совещание о ж.-д. строительстве на пятилетие 1917–1922 гг., созванное в Москве 15–16/X 1916 г. Московским областным военно-промышленным комитетом. – М.: тип. т-ва Рябушинских, 1916. – С. 21–30. [Отд. изд. Московского военно-промышленного комитета, № 10]. Заключительное слово. Там же, С. 46–48.

25. Об организации головных транспортов // Известия Московского военно-промышленного комитета. – 1916. – № 31–32. – С. 29–30.

1917

26. Восстановление разрушенных мостов. – М.: Моск. Ком-т воен.-тех. помощи, 1917. – 138 с. [совместно с Н. М. Митропольским].

27. Переправы и полевые мосты / Вып. 1, 2-е изд. – М., 1917. – 46 с. (Моск. обл. воен.-пром. ком-т, отд. ПС на фронте, № 4).

28. Улучшение дорог для фронта и организация головных транспортов / В кн.: К вопросу об улучшении дорог на фронте. – М.: тип. т-ва Рябушинских, 1917. – С. 3–19. (Моск. обл. воен.-пром. ком-т, отд. ПС на фронте, № 12).

29. О демобилизации и ближайших задачах Военно-промышленного комитета в области транспорта // Известия Московского военно-промышленного комитета. – 1917. – № 48–49. – С. 7–9.

30. Программа Военно-дорожных курсов МКВТ при Среднем политех. училище моск. инж. и педагогов. (Всерос. Ком-т воен.-инж. помощи, Инж.-строит. секция, № 7).

1918

31. Условия строительства для настоящего момента // Вест. инж. – 1918. – Т. 4. – № 13–14. – С. 123–125.

32. Транспорт и профессиональное образование // Знание и сила. – 1918. – № 1. – С. 16–19.

33. Профессиональное образование // Знание и сила. – 1918. – № 2–3. – С. 95–107.

34. О демобилизации и ближайших задачах Военно-промышленного комитета // Известия Московского военно-промышленного комитета. – 1918. – № 50. – С. 4–5.

35. О переходе на четырехлетний курс и о постепенном преобразовании существующих средних технических училищ в связи с законопроектом о профессиональном образовании // Профессиональное образование. – 1918. – № 1. – С. 1–3.

36. О развитии организаторских способностей // Юное творчество. – 1918. – № 2. – С. 7–8.

1919

37. Конспект лекций по начертательной геометрии. – М., Политехнический институт, 1919. – 45 с.

38. Подъездные пути // Транспорт и жизнь. – 1919. – № 1. – С. 4–6.

39. К вопросу о северной концессии и тарифная реформа // Транспорт и жизнь. – 1919. – № 12. – С. 12.

1920

40. Переправы и полевые мосты. Вып. 1. 3 изд. – М.: Гл. упр. воен. учеб. заведений РСФСР, 1920. – 46 с. [литогр. изд.].

41. Транспорт Московского промышленного района. Методы его удешевления и улучшения. – М.: НКПС, 1920. – 23 с.

42. Программы преподавания геометрии и черчения в школах для взрослых. Доклад и объяснительная записка. / В сб.: Программа комиссий грамотности НКП. – Н. Новгород, изд. Нижегород. губ. отд. нар. обр., 1920. – 15 с.

43. Доклад о топливных путях. Совещание при Отд. новых линий и подъездных путей Тех. упр. НКПС. 16 янв. 1920 г. – М.: Тех. Упр. НКПС, 1920 [стеклогр. изд.].





44. О профессионально-техническом образовании в Советской России. – М.: Госиздат, 1920. – 8 с.

45. О глубоком вводе товарных поездов в г. Москву // Бюлл. НКПС. – 1920. – № 68. – С. 1.

1921

46. Механизация транспорта и грузовых операций в условиях настоящего момента. / В кн.: Инициативная конференция по научной организации труда в производстве. Сб. тезисов к докладам представителей на конференции по НОТ. – М.: НКПС, 1921. – С. 68–72.

47. Уплотнение транспорта как один из методов тейлоризации дорог. / В кн.: Инициативная конференция по научной организации труда в производстве. Сб. тезисов к докладам представителей на конференцию по НОТ. – М.: НКПС, 1921. – С. 23–29.

48. О построении учебных планов и программ для рабочих факультетов // Вест. раб. фактов. – 1921. – № 2–6. – С. 4–68.

49. Программы рабочих факультетов, Вып. 1. Программа по механике для строителей. – М.: Госиздат, 1921. – С. 62–69.

1922

50. Станции и их принадлежности. – М.: МИИТ, 1922. – 76 с. (НКПС. Центр. курсы по повышению квалификации высшего состава ж.-д. транспорта СССР [стеклогр. изд.].)

51. Аксиометрия. Лекции, читанные на 1 курсе Инженерно-строительного факультета. – М.: МИИТ, 1922. – 64 с. [стеклогр. изд.].

52. Черчение. / В кн.: Учебные планы и программы рабочих факультетов, вып. 4. Программа по технической грамотности. – М.: НКП, Отд. рабфактов, 1922. – С. 4–16.

53. Теория теней. Лекции, читанные на 1 курсе Инженерно-строительного факультета. – М.: МИИТ, 1922. – 51 с.

54. Транспорт. – М., ЦНТКП, 1922. – 40 с. (Центр. науч.-тех. клуб профсоюзов. Систематические программы лекций по отдельным отраслям знания и производства, с прил. указателей рекомендованной литературы, № 3).

55. Проект распределения узлов на русской ж.-д. сети и сортировочной работы узлов с целью сокращения маневровой работы и простоя вагонов // Техника и экономика ПС. – 1922. – № 12. – С. 445–466.

56. Рабочие факультеты и их учебно-организационное развитие // Знамя рабфаковца. – 1923. – № 4–5. – С. 43–58.

57. Язык цифр. – Там же, С. 58–59.

58. Технические экскурсии. – Там же, С. 147–152.

59. Деление дорог на категории // Техника и экономика ПС. – 1922. – № 19–20. – С. 251–253.

60. Различные типы дорог, их недостатки, достоинства и принципы дорожной сети в России. – Там же, С. 262–272.

61. Цели и задачи конференции по учебно-программным вопросам рабфаков // Знамя рабфаковца. – 1922. – № 1. – С. 21–22.

62. История развития рабочего факультета им. т. Калинина [Межевого]. – Там же, С. 39.

63. Основные вопросы и задачи конференции по учебно-программным вопросам // Знамя рабфаковца. – 1922. – № 3. – С. 37–42.

64. Работа конференции по учебно-программным вопросам. – Там же, С. 43–67.

65. По вопросу о вечерних рабфаках // Знамя рабфаковца. – 1922. – № 6. – С. 29–31.

66. Трехлетие рабочих факультетов и ближайшие задачи Калининского рабфака. / В кн.: «Юбилейный журнал Рабфака им. Калинина». 26 сент. 1922 г. – М.: Изд. Раб. фак-та им. Калинина, 1922 [стеклогр. изд.].

1923

67. Второй Всероссийский съезд рабфаков // Знамя рабфаковца. – 1923. – № 3–5. – С. 18–38.

68. Непрерывный транспорт // Знамя рабфаковца. – 1923. – № 6–7. – С. 84–87.

69. О постановке курса организации труда и производства // Знамя рабфаковца. – 1923. – № 8–9. – С. 31–40.

70. Некоторые итоги строительства рабфаков [совместно с В. 3. Завадьё]. – Там же. – С. 14–24.

71. Водные великаны. – Там же. – С. 131–134.

1924

72. Транспорт. Программы популярных лекций по транспорту. – 2-е изд. – М.: НКПС, Транспечать, 1924. – 85 с.

73. Опыт реорганизации учебной постановки в Московском институте инж. ПС / В кн.: Материалы по реформе высшего образования. Вып. 1. – М.: Госиздат, 1924. – С. 3–25.

74. Опыт нового метода преподавания в Московской горной академии. – Там же. – С. 26–31.

75. Местный транспорт в развитии производительных сил страны. / В кн.: Местный транспорт в народном хозяйстве СССР. Сб. статей. Вып. 1. – М.: «Мотор», 1924. – С. 5–9.

76. Об успеваемости бывших рабфаковцев в ВУЗе. Наркомпрос. – 1924, № 6–7. – С. 4.

77. Какой тип инженера нам нужен // Кр. молодежь. – 1924, сентябрь. – С. 98–102.

1925

78. Энциклопедия путей сообщения. Вводный курс. – М.-Л., Госиздат, 1925. – 240 с.

79. 12 экскурсий на железную дорогу. [Пособие для проведения экскурсий учащимися]. – МЦУ по просвещению на транспорте, 1925. – 110 с.

80. Графическая грамотность. Черчение. – М.: Госиздат, 1925. – 84 с. [совместно с В. В. Журавлевым].

81. Методика учебного дела. / В кн.: Бюллетень правления МИИТ. – М.: тип. Раб. газ., 1925. – 32 с.

82. Проекты и идеи развития русских станций в период мировой и гражданской войн / В кн.: Труды 21-го совещательного съезда представителей служб эксплуатации ж.д. СССР. – М., 1925. – С. 584–600.

83. Переустройство Московского узла Московско-Казанской ж.д. // Ж.-д. дело. – 1925. – № 12. – С. 23–41.

84. Некоторые вопросы железнодорожного транспорта ЦПО. / В кн.: Производительные силы Центральной промышленной области. – М.: Госплан, 1925. – 3 отд. – С. 273–285. (Труды Госплана, кн. 5).

85. Доклад о деятельности Плановой комиссии и ее ближайших задачах / В кн.: Вторая Межсоюзная внутринститутская конференция пролетарского студенчества МИИТ 20–23 мая 1925 г. – М.: МИИТ, 1925. – С. 35–38.

86. Общий обзор проектов. [Проекты, премированные на конкурсе Путтранспроса] // Просвещение на транспорте. – 1925. – № 5–6. – С. 65–70.

87. Об основных достижениях в области методики преподавания в вузах. // Бюлл. науч.-тех. секции ГУСа. – 1925. – № 7. – С. 7–9.

88. Рабочие факультеты и их учебно-организационное развитие. // Знамя рабфаковца. – 1925. – № 4–5. – С. 15.

1926

89. Постановка и методика преподавания в Московском институте инженеров транспорта. – М.: МИИТ, 1926. – 30 с.

90. Московский узел и основные идеи его переустройства. / В кн.: Труды 22-го Совещательного съезда представителей служб эксплуатации ж.д. СССР – Орел: тип. «Париж. коммуна», 1926. – С. 1–65.

91. Экономика местного транспорта и пионерного строительства. // Тр. МИИТ. – 1926. – Вып. 1. – С. 8–31.

92. Тоннельные путепроводы при проектировании узлов и станций. // Тр. МИИТ. – 1926. – Вып. 2. – С. 143–157.

93. Очерк развития русских станций за период 1837–1925 гг. // Вест. ПС. – 1926. – № 15. – С. 10–12.

94. К вопросу о переустройстве Екатеринославского узла. // Ж.-д. дело. – 1926. – № 8. – С. 7–9.

95. Объединенное железнодорожное хозяйство в теории и на практике. – Вестник пути. – 1926. – № 75. – С. 2.

1927

96. Техника проектирования узлов // Тр. МИИТ. – 1927. – Вып. 5. – С. 7–36.

97. Типовая станция V–III класса с постепенным развитием // Там же. – С. 63–92.

98. Пер.: Ганфштенгель Г. Транспортное устройство для массовых грузов. – М.: Госиздат, 1927. – 319 с. [Совместно с Д. В. Шумским и О. Н. Саввиной].

1928

99. Станции и их принадлежности. (15 лекций). – М.: МИИТ, Изд. Центр. курсов по повышению квалификации высшего состава ж.-д. транспорта СССР, 1928. – 72 с.

100. К вопросу о тяговых расчетах сортировочных горок // Тр. МИИТ. – 1928. – Вып. 9. – С. 129–152.

101. Зимний транспорт и его возможные перспективы // Строительная промышленность. – 1928. – № 4. – С. 265–268.

102. К вопросу о массовом транспорте из Донбасса // Железнодорожное дело. – 1928. – № 10. – С. 12–14.

1929

103. Основные данные для проектирования ж.-д. станций. – М.: Госиздат, 1929. – 344 с.

104. Примерная ориентировочная расценочная ведомость на сооружение больших сортировочных станций. – М., 1929. – 14 с. [Совместно с М. И. Шлыгиным. Стеклогр. изд.].

105. Железные дороги горные // Трансп. энциклопедия. – 1929. – Т. 7. – С. 670–683.

106. Железные дороги однорельсовые // Там же. – С. 683–684.

107. Доклад проф. Образцова от Комиссии по учебникам при Научно-технической секции ГУСа // В кн.: Студенчество и книга. (Материалы совещания студенчества, профессоров и издателей. 25 июля 1928 г.). – М.-Л.: Госиздат, 1929. – С. 10–17.

1930

108. Проектирование и расчет сортировочной горки и головы сортировочных парков. – М.: МИИТ, 1930. – 36 с.

109. К вопросу о глубоких вводах в метрополитене // Коммунальное хозяйство. – 1930. – № 6. – С. 44–48.

110. Заметки по благоустройству города Москвы // Коммунальное хозяйство. – 1930. – № 11–12. – С. 70–74.

1931

111. Роза ветров и ее влияние на сортировку вагонов. – М.: МИИТ, 1931. – 38 с.

112. О глубоком вводе в город электрических железных дорог // Коммунальное хозяйство. – 1931. – № 13–14. – С. 42–43.

113. Глубокий ввод. [К вопросу о метрополитене в Москве] // Коммунальное хозяйство. – 1931. – № 19–20. – С. 7–17.

114. Неотложный вопрос. О связи метрополитена и трамваев с электрическим пригородным транспортом // Там же. – С. 17–20.

1932

115. Специальные дороги. Вып. 2. Наземные канатные дороги с колебательным движением (реверсивные). – М.: ОГИЗ, Гострансиздат, 1932. – 88 с. [совместно с Е. А. Ратнер].

116. Железная дорога в городе. – М.-Л.: ОГИЗ, Гострансиздат, 1932. – 48 с. (Тр. МИИТ, вып. 30).

117. Расчетный график для построения цепной линии провеса гибкой нити. – М.: Стандартизация и рационализация, 1932. – 9 с.

118. Железные дороги. Техника // БСЭ. – 1932. – Т. 24. – Стб. 711–745.

119. Отзывы по основным вопросам Экспертной комиссии по метрополитену / В кн.: Московский ме-

трополитен. – М.: Изд. Упр. Метростроя, 1932. – С. 166–174.

120. Особое мнение по вопросу о габарите для метрополитена // Там же. – С. 174–175.

121. Глубокий ввод в Москве в связи с метрополитеном // СОРЕНА. – 1932. – № 5. – С. 100–109.

122. К истории возникновения комбинированных перевозок при помощи контейнеров / В кн.: Контейнеры. Сб. статей. – Л.-М.: Стандартизация и рационализация, 1932. – С. 47–61.

123. Глубокий ввод разгрузит уличное движение Москвы // В бой за технику. – 1932. – № 3. – С. 15–17.

1933

124. Железнодорожные узлы. Транзитные узлы и техника их проектирования. – М.-Л.: НКПС, Трансжелдориздат, 1933. – 131 с.

125. Программа производственной практики «Проектирование станций и узлов» для студентов эксплуатационной специальности. – М.: НКПС, 1933. [Стеклогр. изд.].

126. Осаживание вагонов на подгорочных путях // Эксплуатация ж.-д. – 1933. – № 5–6. – С. 16–19.

127. Транспорт в планировке города // Планировка и строительство городов. – 1933. – № 2. – С. 9–13.

128. Транспорт и планировка // За социалистическую реконструкцию городов. – 1933. – № 6. – С. 21–23.

129. Внутригородской транспорт и планировка города / В кн.: Первая всесоюзная конференция по планировке и строительству городов. – М.: Власть Советов, 1933. – С. 12–16.

130. Все средства на оживление лекций // За промышленные кадры. – 1933. – № 1. – С. 44–46.

131. Какая лекция нужна высшей советской школе // Фронт науки и техники. – 1933. – № 1. – С. 56–57.

1934

132. Наземные дороги с непрерывной тягой. Специальные дороги. – М.-Л.: ОНТИ, Госстройиздат, 1934. – 97 с. [Совместно с Е. А. Ратнер].

133. Программа по курсу «Станции и узлы» для эксплуатационной специальности. – М.: Трансжелдориздат, 1934. – 18 с.

134. Программа по курсу автодорожного, водного и местного железнодорожного транспорта для эксплуатационной специальности. – М.: Трансжелдориздат, 1934. – 4 с.

135. Железнодорожный транспорт и планировка города / В кн.: Планировка и соц. реконструкция городов. Вып. 1. – М., 1934. – С. 118–163.

136. Внеуличные пересечения в планировке городов // Архитектура СССР. – 1934. – № 11. – С. 38–41.

137. Индустриально-технические науки. (Московский институт инженеров транспорта) // Фронт науки и техники. – 1934. – № 1. – С. 95–96.

138. К вопросу о переводе Академии наук // Фронт науки и техники. – 1934. – № 5–6. – С. 152.

139. Научно-производственные экскурсии // Фронт науки и техники. – 1934. – № 10–11. – С. 51–54.

140. Памяти проф. Е. А. Гибшмана // Эксплуатация железных дорог. – 1934. – № 4. – С. 31.

141. Пер.: Ганфштенгель, Г. Механизация транспорта массовых грузов. Т. I. Транспортёры и конвейеры. 2-е изд. – М.-Л.: ОНТИ НКТП, 1934. – 296 с. [Совместно с Д. В. Шумским и О. Н. Саввиной].

1935

142. Станции и узлы. Ч. 1. Малые и участковые станции. – М.: Трансжелдориздат, 1935. – 316 с. [Совместно с В. Д. Никитиным и С. П. Бузановым].

143. Методика курса «Станции и узлы» / В кн.: Опыт составления частных методик кафедрами опорных вузов ж.-д. транспорта. – Л.: ЛИИЖТ, 1935. – С. 95–119.

144. Курортные дороги специального типа. – Планировка и строительство городов. – 1935. – № 7. – С. 36–40.



145. Педагогу необходима связь с производством // Подготовка кадров ж.-д. транспорта. – 1935. – № 10. – С. 18–21.
146. Курортно-горные дороги // В бой за технику. – 1935. – № 3. – С. 10–11.
147. Дорога на Эльбрус // В бой за технику. – 1935. – № 12. – С. 22–23.
148. Самостоятельная работа плюс повседневный контроль // Подготовка кадров ж. д. транспорта. – 1935. – № 1. – С. 9–10.
149. Транспорт / В кн.: Социалистическая реконструкция Южного берега Крыма. – Симферополь: Гос. Изд. Крым. АССР, 1935. – С. 329–346.
150. Устойчивый рабочий план – вот что вам нужно сейчас // Подготовка кадров ж.-д. транспорта. – 1935. – № 4–5. – С. 53–54.
- 1936**
151. Предварительные выводы по проектированию [сортировочных] горок // Железнодорожная техника. – 1936. – № 1. – С. 17–26.
152. Роза ветров и ее применение к проектированию горок / В кн.: Мат. 1-й научно-тех. конференции кафедр МИИТ. – М.: МИИТ, 1936. – С. 38–44.
153. Проектирование горок на железнодорожном транспорте // Фронт науки и техники. – 1936. – № 6. – С. 61–63.
154. О проектировании спусков и подъемов в городах и курортах // Архитектура СССР. – 1936. – № 2. – С. 52–54.
155. Транспорт в планировке жилого квартала // Архитектура СССР. – 1936. – № 11. – С. 56–59.
156. Железнодорожные музеи за границей // В бой за технику. – 1936. – № 9. – С. 20.
157. Повседневно изучать стахановскую практику // Стахановец. – 1936. – № 3–4. – С. 11
- 1937**
158. Вопросы железнодорожного транспорта в третьем пятилетии // Плановое хозяйство. – 1937. – № 5–6. – С. 55–63. [Совместно с С. В. Земблиновым].
159. Развитие железных дорог СССР в третьей пятилетке // В бой за технику. – 1937. – № 6. – С. 7–10. [Совместно с С. В. Земблиновым].
160. Железнодорожный транспорт за 20 лет советской власти // В бой за технику. – 1937. – № 11. – С. 8–12.
161. Научная работа на транспорте // Фронт науки и техники. – 1937. – № 12. – С. 96–102.
162. Сорок лет на железнодорожном транспорте // Железнодорожная техника. – 1937. – № 7. – С. 69–70.
163. Вспоминая и сравнивая // Советское студенчество. – 1937. – № 9. – С. 16–17.
164. Урок простоты и точности // Крокодил. – 1937. – № 29–30. – С. 22. [Встреча с М. И. Калининым].
- 1938**
165. Станции и узлы. Ч. 2. – М.: Трансжелдориздат, 1938. – 492 с.
166. Объяснительная записка к кн.: «Станции и узлы», изд. 1935 г. – М., 1938. [Совместно с другими]. [Стеклогр. изд.].
167. СССР – великая железнодорожная держава. – М., 1938. – 8 с. (Микрофон. материалы Всесоюзного радиокомитета, № 107).
168. Задачи и перспективы научно-исследовательской работы на ж.-д. транспорте // Социалистический транспорт. – 1938. – № 6. – С. 30–44.
169. Молодые ученые железнодорожного транспорта // Социалистический транспорт. – 1938. – № 10. – С. 5–12.
170. Наука и транспорт // В бой за технику. – 1938. – № 7. – С. 4–8.
171. Передовая наука и социалистический транспорт // Стахановец. – 1938. – № 7. – С. 52–55.
172. Внеуличные эстакады и уличные мосты // Архитектура СССР. – 1938. – № 5. – С. 29–31.

173. Важнейшая задача интеллигенции – овладеть большевизмом // Партийный работник ж.-д. транспорта. – 1938. – № 11. – С. 12–15.
174. Гордитесь высоким званием гражданина СССР // Советское студенчество. – 1938. – № 8. – С. 13.
175. Ред.: Общий курс железных дорог. Т. 1. – М.: Трансжелдориздат, 1938. – 88 с. [Совместно с Г. К. Ковальковым].
176. Ред.: То же, Т. 2. – 436 с.
177. Ред.: То же, Т. 3. – 392 с.
- 1939**
178. Железные дороги СССР. – М.: Изд. литературы на иностранных языках, 1939. – 32 с.
179. Социалистический транспорт и его перспективы // Вестник АН СССР. – 1939. – № 11–12. – С. 237–249.
180. Железнодорожный транспорт в третьей пятилетке // В бой за технику. – 1939. – С. 11–14.
181. Безостановочное скрещение поездов // Социалистический транспорт. – 1939. – № 12. – С. 34–38.
182. СССР – великая железнодорожная держава / В кн.: Рассказы о великом съезде. – М.: Издательство детской литературы, 1939. – № 12. – С. 32.
183. Транспорт // Техника молодежи. – 1939. – № 12. – С. 32.
184. Реконструкция автомобильных дорог // В бой за технику. – 1939. – № 9. – С. 17–20.
185. За осуществимые фантазии // Пионер. – 1939. – № 11. – С. 120–121.
186. Дорога на Памир // Вокруг Света. – 1939. – № 3. – С. 11–12.
187. Ред.: Техническая эксплуатация железных дорог СССР. – М.: Трансжелдориздат, 1939. – 38 с. [Совместно с В. В. Исаевым].
- 1940**
188. Задачи и перспективы научно-исследовательской работы на железнодорожном транспорте / В кн.: Труды 1-й научно-технической конференции МИИЖТа. – М.: Трансжелдориздат, 1940. – С. 5–21.
189. Основные принципы построения транспортной сети СССР / Известия АН СССР, ОТН. – 1940. – № 10. – С. 17–29.
190. Совещание по скоростному строительству железных и автомобильных дорог // Вестник АН СССР. – 1940. – № 6. – С. 82–90.
191. Совещание по экономии топлива на железнодорожном транспорте // Вестник АН СССР. – 1940. – № 7. – С. 48–57.
192. Перспективные вопросы транспорта // Плановое хозяйство. – 1940. – № 5. – С. 70–73.
193. Перспективы развития цементной промышленности // Плановое хозяйство. 1940. – № 10. – С. 44–49. [Совместно с А. С. Кудрявцевым].
194. Работа станций в военных условиях // Социалистический транспорт. – 1940. – № 6–9. – С. 63–77.
195. Об американских станциях // Социалистический транспорт. – 1940. – № 11. – С. 38–40.
196. Об основных принципах построения транспортной сети СССР // Строительство дорог. – 1940. – № 11. – С. 6–8.
197. О распространении технических знаний в СССР // Советская наука. – 1940. – № 1. – С. 147–149.
198. Наука и железнодорожный транспорт // Советская наука. – 1940. – № 10. – С. 37–47.
199. К вопросу о транспортной проблеме города Москвы // Архитектура СССР. – 1940. – № 2. – С. 62–65.
200. Магистраль СССР // Техника молодежи. – 1940. – № 8–9. – С. 15–16.
201. Изобретатели и железнодорожный транспорт // Стахановец. – 1940. – № 10. – С. 19–20.

1941

202. Упрощение методов строительства и грузовых операций // Железнодорожный транспорт. – 1941. – № 7–8. – С. 30–38.

203. Эксплуатационные параметры будущего локомотива // Эксплуатации железных дорог. – 1941. – № 1. – С. 5–12.

204. О городском транспорте Москвы // Коммунальное строительство. – 1941. – № 2. – С. 19–21 [совместно с Ф. И. Шаульским].

1942

205. Некоторые вопросы восстановления и эксплуатации железных дорог // Железнодорожный транспорт. – 1942. – № 1. – С. 46–57.

206. Регулирование движения [ж.-д. поездов] при заторах // Железнодорожный транспорт. – 1942. – № 6. – С. 23–29.

207. Методы ликвидации последствий перерывов и задержек движения поездов // Техника железных дорог. – 1942. – № 3–4. – С. 5–7.

208. Некоторые вопросы технического развития железных дорог. – Железнодорожный транспорт. – 1942. – № 12. – С. 42–48.

1943

209. Железнодорожный транспорт в дни Великой Отечественной войны. – М.: Профиздат, 1943. – 64 с.

210. Усиление пропускной и провозной способности однопутных линий // Железнодорожный транспорт. – 1943. – № 3–4. – С. 62–68.

211. Наука и железнодорожный транспорт во время войны // Наука и жизнь. – 1943. – № 11–12. – С. 27–30.

212. Транспорт Урала // Вестник АН СССР. – 1943. – № 4–5. – С. 52–57.

213. Научно-техническая пропаганда Академии наук СССР на Урале // Вестник АН СССР. – 1943. – № 6. – С. 99–102.

214. Некоторые вопросы восстановления и дальнейшего развития транспорта // Известия АН СССР. – 1943. – № 8. – С. 3–13.

215. Железнодорожный транспорт в Отечественной войне // Агитация и пропаганда Красной Армии. – 1943. – № 23. – С. 10–14.

216. Деревянные эстакады для выгрузки угля // Техника железных дорог. – 1943. – С. 3–5.

НАИБОЛЕЕ КРУПНЫЕ ПРОЕКТЫ В. Н. ОБРАЗЦОВА С 1914 ПО 1936 ГГ.

1914–1915 гг. Проект сортировочной станции Перово-Сортировочная Московско-Казанской ж.д.

1914–1915 гг. Проект типовой станции и разработка согласно этому типу всех станций участка Александровск–Джанкой Южной ж.д. в связи с устройством 2-го пути на этом участке.

1914–1915 гг. Проект станции Никитовка Южной ж.д.

1915–1916 гг. Проект полного и частичного развития станции Смоленск и Смоленск-Сортировочная (Смоленский узел).

1915–1916 гг. То же, станции Вязьма.

1915–1916 гг. Перепроектировка и развитие станций линии Москва – Барановичи в связи с нуждами военных действий (наступление и отступление).

1915–1916 гг. Проект станций Архангельской линии в связи с перестройкой (1915–1916) на широкую колею участка Вологда – Урочь.

1915–1916 гг. Проект станции Вологда в связи с той же перестройкой.

1915–1916 гг. Проектирование ряда мелких станций (до 30) на Северной ж.д.

1916 г. Проект переустройства и дальнейшего развития станций на участке Москва – Мытищи.

1916 г. Проект переустройства станции Иваново (2-я очередь).

1916–1917 гг. Проект станции Новосокольники Московско-Виндаво-Рыбинской ж.д.

1916–1924 гг. Проект развития дачной станции Одинцово и ряда пригородных дачных участков направления Москва – Можайск.

1917–1924 гг. Проект полного и частичного развития станции Москва-Александровская.

1920 г. Проект Запорожского узла (совместно с И. И. Костиным).

1920–1922 гг. Проект Нижегородского узла.

1922 г. Проект объединения Селенского узла.

1923 г. Проект колебательного движения на станции Москва Александровской ж.д. (совместно с С. В. Земблиновым).

1923 г. Проект объединения Сызранского узла (совместно с С. В. Земблиновым).

1923 г. Проект объединения Рязанского узла (совместно с М. Ф. Гунгером).

1923 г. Проект переустройства Московского узла (Московско-Казанской ж.д.) в товарном отношении (совместно с Коньковым).

1928–1929 гг. Проект переустройства станции Кочетовка.

1929 г. Проект переустройства Саратовского узла.

1929 г. Проект сети городских дорог в г. Большое Запорожье (совместно с Заорским и Костиным).

1931 г. Проект глубокого ввода в Москве (бригадная научная работа при НИИ МИИТа).

1931–1933 гг. Проект Саратовского узла.

1936 г. Консультировал проект переустройства транспорта района и курортов Кавказских Минеральных Вод, разработанный Бордуковым (Архитектурная мастерская № 2, проф. В. Н. Семенов).

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Шаульский Б. Ф., Осьминин А. Т. Выдающийся ученый, инженер и педагог В. Н. Образцов. – М.: УМЦ на железнодорожном транспорте, 2010. – 380 с. ISBN 978-5-9994-0046-8.

2. Образцов В. Н. В чем моя школа и как я подошел к ней. Рукопись, 1934.

3. Зензинов Н. А., Рыжак С. А. Выдающиеся инженеры железнодорожного транспорта. Изд. 2-е, перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1990. – 480 с.

4. МИИТ на рубеже веков / Под общ. ред. Б. А. Лёвина. – М.: МИИТ, 2002. – 639 с. ISBN 5-7876-0015-0.

5. Образцов П., Образцова Е. Необыкновенный Образцов. О хозяине кукольного дома и его семье. – М.: Ломоносовъ, 2014. – 224 с.

6. Рощевская Л. П., Рощевский М. П. Послевоенные проекты академика В. Н. Образцова по развитию транспорта на Европейском Севере СССР. // Мир транспорта. – 2021. Т. 19. – № 3. – С. 124–132. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2021-19-3-13>.

7. Материалы Музея Российского университета транспорта.

Информация об авторе:

Куликова Екатерина Борисовна – кандидат технических наук, доцент, директор Фонда целевого капитала, директор Музея Российского университета транспорта, Москва, Россия, iuit_kulikova@inbox.ru.

Статья поступила в редакцию 01.12.2023, одобрена после рецензирования 27.12.2023, принята к публикации 28.12.2023.

