



НАУЧНАЯ СТАТЬЯ

УДК 930.85:625:627.656

DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2024-22-1-15>

Академик В. Н. Образцов в истории Московского института инженеров транспорта (к 150-летию со дня рождения)



Александр ГОРБУНОВ



Алексей ФЕДЯКИН



Анастасия ТАНЦЕВОВА

Александр Александрович Горбунов¹, Алексей Владимирович Федякин²,
Анастасия Владимировна Танцева³

^{1, 2, 3} Российский университет транспорта, Москва, Россия.

¹ РИНЦ Author ID: 867337.

² ORCID 0000-0002-2387-3846; Web of Science Researcher ID: AAG-1475-2021; Scopus Author ID: 57212589179;

РИНЦ Author ID: 460853.

³ РИНЦ AuthorID 988147.

✉ ² avf2010@yandex.ru.

АННОТАЦИЯ

Статья посвящена юбилею академика Владимира Николаевича Образцова, одного из организаторов отечественной транспортной науки, основоположника научной школы проектирования железнодорожных станций и транспортных узлов, ведущего специалиста в области эксплуатации железных дорог, видного общественного деятеля, профессора МИИТ. Профессиональная и творческая деятельность талантливого педагога и ученого тесно связана с историей

крупнейшего транспортного университета страны – Московского института инженеров транспорта (МИИТ) (ныне – Российский университет транспорта). На материалах институтской газеты «Сталинец» рассматриваются этапы профессионального пути ученого. В МИИТ В. Н. Образцов проработал почти 50 лет, создал научную школу, подготовил десятки учеников и был руководителем первой в стране кафедры «Станции и узлы».

Ключевые слова: В. Н. Образцов, Московский институт инженеров транспорта, рабфак, проектирование железнодорожных станций и транспортных узлов, Российский университет транспорта.

Для цитирования: Горбунов А. А., Федякин А. В., Танцева А. В. Академик В. Н. Образцов в истории Московского института инженеров транспорта (к 150-летию со дня рождения) // Мир транспорта. 2024. Т. 22. № 1 (110). С. 120–129. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2024-22-1-15>.

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.

18 июня 2024 года исполняется 150 лет со дня рождения академика Владимира Николаевича Образцова (1874–1949), одного из организаторов отечественной транспортной науки, основоположника научной школы проектирования железнодорожных станций и транспортных узлов, ведущего специалиста в области эксплуатации железных дорог, видного общественного деятеля, профессора Московского института инженеров транспорта (МИИТ).

Профессиональная и научная деятельность талантливого педагога и ученого тесно связана с историей крупнейшего транспортного вуза страны – МИИТ (ныне Российский университет транспорта). В учебном заведении В. Н. Образцов проработал почти 50 лет. Свою преподавательскую деятельность он начал еще в дореволюционный период, в Императорском Московском инженерном училище (ИМИУ) и продолжил ее в МИИТ. Здесь он создал научную школу, подготовил десятки учеников и был руководителем первой в стране кафедры «Станции и узлы».

Уникальным историческим источником, с помощью которого можно воссоздать отдельные этапы пути ученого в стенах МИИТ, является институтская газета «Сталинец», выходившая с 1924 года (до 1931 года – «Красный путеец», «Студент транспортник», «Дзержинец»)¹. На ее страницах отражена учебная, научная и общественная деятельность института. Материалы газеты впервые вводятся в научный оборот и позволяют воссоздать отдельные страницы жизни выдающегося ученого В. Н. Образцова, его педагогическую и научную деятельность в институте.

Научно-педагогическую деятельность в ИМИУ (с 1913 года – Московский институт инженеров путей сообщения) В. Н. Образцов начал в 1901 году, когда по приглашению профессора К. Ю. Цеглинского стал ассистентом по совместительству кафедры «Железные дороги». Это явилось началом большого творческого и профессионального пути педагога и ученого. О дореволюционном периоде педагогической работы В. Н. Образцова сохранилось немного сведений. К моменту прихода В. Н. Образцова в ИМИУ там уже сложился квалифицированный коллектив профессоров и преподавателей. Среди них заслуженные профессора Ф. Е. Максименко, С. М. Соловьев и Л. Д. Проскуряков и многие другие, которые самоотверженным трудом способствовали развитию учебного заведения, обеспечивали подготовку высококвалифицированных железнодорожных специалистов [1, С. 13]. До 1905 года в ИМИУ существовала

курсовая система, после она была заменена предметной и сохранилась при преобразовании училища в институт.

Значительным достижением в области технических наук в советский период стало создание научно-обоснованной теории проектирования железнодорожных станций и узлов. В 1919 году профильная кафедра впервые в стране была создана в Московском институте инженеров путей сообщения (МИИПС). Заведующим и профессором кафедры «Станции и узлы» был избран В. Н. Образцов [1, С. 94]. Кафедра сразу же развернула научную работу по формированию теории и поиску методов проектирования станций и узлов. Позже ученые кафедры занимались также проблемами сочетания различных видов транспорта: железнодорожного, водного, автомобильного, воздушного [1, С. 95].

Сохранились данные о заработной плате в самые первые годы советской власти. Социальное обеспечение преподавательского состава было не на самом высоком уровне с учетом стремительно росших цен и дефицита продуктов. Так, на 5 декабря 1918 года должностной оклад В. Н. Образцова, как сверхштатного преподавателя, составлял 1888 рублей 6 копеек [2, С. 100].

В 1920-е годы В. Н. Образцов много занимался вопросами профессионального технического образования. Несоответствие старой системы постановки преподавания в высших учебных заведениях с новыми социально-экономическими задачами в стране делало настоятельно необходимыми поиск новых решений и перестройку всей системы подготовки кадров. Темпы развития народного хозяйства страны настоятельно требовали максимального увеличения числа студентов и сокращения сроков обучения до минимума.

Профессор Образцов явился организатором рабочего факультета (рабфака) при МИИПС, который был открыт в 1919 году [3]. На рабфаке изучались дисциплины с транспортным уклоном, осуществлялась не только подготовка молодых людей для поступления в институт, но и их профессиональная техническая подготовка, дававшая возможность поступить работать на транспорт [4, С. 11]. Под председательством Владимира Образцова проходила Первая Всероссийская методологическая конференция рабфаков. Он являлся одним из разработчиков программ рабочих факультетов, которые утверждались на II и III съездах рабфаков [5].

В 1924 году В. Н. Образцов опубликовал материалы, в которых осветил опыт реорганизации постановки учебной работы в МИИПС, нового метода преподавания в Московской гор-

¹ Сегодня газета выходит под названием «Инженер транспорта».



ной академии. Они вышли в первом выпуске «Материалов по реформе высшего образования» научно-технической секции Государственного ученого совета Наркомпроса [6]. В них он отразил несоответствие старой системы постановки преподавания в высших учебных технических заведениях страны новым условиям строительства Советского государства. Перед высшей школой стояла задача начать подготовку «... инженера-организатора с одной стороны и инженера с достаточно высокой теоретической подготовкой по своей специальности с другой» [1, С. 26]. Профессор указывал, что в МИИПС еще в 1922 году «по инициативе группы преподавателей и академической студенческой секции, Правлением была создана так называемая Плановая Комиссия по разработке учебного плана и методов постановки» [6, С. 1]. Он выступал родоначальником новой методики преподавания для инженеров транспорта. В процессе обучения В. Н. Образцов руководствовался принципом минимума затрат при высоком качестве обучения, чтобы каждая затрата на обучение давала производительный результат. Он предлагал учитывать особенности состава студентов, уровень их общей подготовки, практические интересы студентов [7, С. 253]. Большинство предметов В. Н. Образцов рекомендовал изучать в ходе практических занятий с выполнением упражнений. Также он предлагал заменить систему занятий с предметной на курсовую. Результаты работы комиссии нашли отражение в новом учебном плане МИИПС и пояснительной записке к нему, одобренных Советом факультета и утвержденных Государственным ученым советом Наркомпроса в качестве нормального учебного плана [Бюллетень ГУС'а № 3, сентябрь 1923 г.] [6, С. 4].

Началом нового этапа в истории института и жизни учёного стал 1924 год. Осенью произошло слияние МИИПС с Высшими техническими курсами НКПС, что привело к изменению организационной структуры вуза и его переименованию в МИИТ. В целях более успешного проведения преобразований в вузе в состав его Правления были включены представители обоих учебных заведений, председателем был назначен член Коллегии НКПС А. Б. Халатов. От МИИПС в состав Правления института вошли профессор Е. А. Гибшман, В. Н. Образцов и студент А. А. Жуков, от Высших технических курсов – В. И. Ледовская, профессор В. И. Руднев и студент Г. М. Борисов [4, С. 12].

После слияния были организованы факультеты: 1) Строительный с двумя отделениями: а) постройки железных дорог, б) инженерных сооружений; 2) Водный с двумя отделениями: а) речным, б) морским; 3) Эксплуатационный;

4) Тяговый; 5) Электротехнический [4, С. 11]. В МИИТ начали функционировать факультеты, занимавшиеся подготовкой специалистов для различных отраслей транспортного комплекса страны. Специально созданная комиссия разработала учебные планы для каждой специальности института, а также определила соотношение между общеобразовательными, общетехническими и специальными дисциплинами [1, С. 30]. Особое внимание уделялось дипломному проектированию, которое велось исходя из задач НКПС, Госплана и других государственных учреждений. Профессора и преподаватели МИИТ принимали постоянное участие в производственных совещаниях НКПС и читали лекции на транспорте и производстве.

Благодаря научной и организационной деятельности профессора В. Н. Образцова в МИИТ была открыта аспирантура и началась подготовка высококвалифицированных технических кадров. Именно он впервые поставил вопрос о подготовке аспирантов в транспортном вузе на заседании Временной коллегии Научно-исследовательского института, которая состоялась в МИИТ 12 ноября 1925 года [7, С. 259]. В результате «Коллегия постановила: просить Главнауку прикрепить к научно-исследовательскому институту 20 человек аспирантов, считая по 4 человека на Секцию – группу ученых МИИТ, которые были специалистами в определенных направлениях науки» [7, С. 259].

В соответствии с положением о порядке подготовки научных работников при вузах и научно-исследовательских учреждениях Наркомпроса СССР осенью 1925 года в МИИТ был создан Научно-исследовательский институт (НИИ), который возглавил профессор Ф. Е. Максименко. Согласно утвержденному 5 марта 1926 года временному Положению о Научно-исследовательском институте при МИИТ, задачами его являлись: «а) организация научно-технических исследований в области транспорта, б) изучение с научной точки зрения иных вопросов, если в том встретится надобность, в) наряду с этим, подготовка научных работников для втузов и транспорта из числа окончивших Московский институт инженеров транспорта и Ленинградский институт инженеров путей сообщения, а также из лиц с производства, выявивших способности к научной деятельности и принимающих активное участие в развитии науки и техники на транспорте» [4, С. 116]. Открытие аспирантуры при НИИ МИИТ приблизило научную деятельность к практической работе по железнодорожной тематике [2, С. 107].

В 1926 году в структуре НИИ МИИТ было образовано пять секций: 1) материалов и конструкций, 2) гидротехническая, 3) пути и дорож-

ного строительства, с пятью подсекциями, 4) тяговая, 5) эксплуатационно-экономическая, с пятью подсекциями. В НИИ В. Н. Образцов работал в Эксплуатационно-экономической секции и занимался разработкой научной темы «Московский узел» [4, С. 124]. В дальнейшем Владимир Николаевич принимал непосредственное участие в проектировочных работах по реконструкции Московского узла. В основу проекта была положена его идея об объединенных сортировочных станциях. Профессор В. Н. Образцов предложил соединить кольцо Окружной железной дороги по диаметру путем глубокого ввода соединительной ветки под землей через весь город [8, С. 21]. Таким образом, был решен вопрос об обслуживании железнодорожных узлов г. Москвы.

В 1920-е годы вышел и ряд научных работ Образцова, посвященных проблеме развития Московского транспортного узла. Среди них: «О глубоком вводе товарных поездов в г. Москву» (Бюллетень НКПС, 1920 г.); «Переустройство Московского узла Московско-Казанской железной дороги» (Железнодорожное дело, 1925 г., № 12), в 1926 году – «Московский узел и основные идеи его переустройства» (Труды 22-го Совещательного съезда представителей служб эксплуатации железных дорог СССР, 1926 г.) и др. [9, С. 10].

По данным за 1929 год, в МИИТ В. Н. Образцов преподавал следующие дисциплины: «Дороги местного значения» (специальный предмет, Строительный факультет) [4, С. 50]; «Большие станции и узлы» (специальный предмет, Эксплуатационный факультет); «Дороги местного значения. Общий курс» (специальный предмет, Эксплуатационный факультет) [4, С. 50]. Он активно занимался с молодыми исследователями, развивал студенческую науку. В институтской газете «Дзержинец» за 1928 году встречается заметка в рубрике «По институту» о руководстве Владимиром Николаевичем техническим студенческим кружком на Эксплуатационном факультете. В газете сообщалось, что деканат «постановил организовать два кружка: железнодорожный и безколейный. В инициативное бюро безколейного кружка от преподавателей были определены: Образцов В. Н. и Крынин Д. П.» [10].

Отдельной страницей истории МИИТ является издание научных трудов института. «Труды», «Известия» издавались еще с дореволюционного времени. На их страницах публиковались результаты исследований профессорско-преподавательского состава. Впервые сборник научных трудов вуза вышел в сентябре 1907 года под названием «Известия Императорского Московского инженерного училища». Научное издание выходило по решению Совета Училища

и состояло из двух отделов: 1) официальный и 2) неофициальный. Начиная с первого выпуска, в «Известиях» публиковал свои труды и В. Н. Образцов. Одна из первых его работ в «Известиях» была посвящена вопросам экономики транспорта [11].

Научный сборник выходил до 1916 года, затем настал десятилетний перерыв. Выход издания был возобновлен в марте 1926 года под названием «Труды Московского института инженеров транспорта» [11]. В предисловии к первому выпуску «Трудов» редколлегия определила цель научного издания: «При наличии достаточного количества популярной литературы, чувствуется отсутствие такого печатного органа, в котором могли бы публиковать результаты своих трудов представители наук, работающие над транспортными проблемами. Сознавая этот пробел, МИИТ надеется хотя бы частично его восполнить путем выпуска периодических сборников, под названием «Труды МИИТ», на страницах которых работники Института получат возможность публикации ведущихся ими работ» [4, С. 129]. В «Трудах» МИИТ регулярно публиковались работы профессора В. Н. Образцова: «Тоннельные путепроводы при проектировании узлов и станций» [4, С. 129], «Техника проектирования узлов» [12], «Типовая станция V–III классов с постепенным развитием» [13], «Железная дорога в городе» [14] и др.

Индустриализация и быстрое развитие промышленности в стране в конце 1920-х – 1930-е гг. поставили на повестку дня проблему промышленного транспорта и его проектирования в увязке с технологическим процессом предприятий. Особенно глубоко рассматривались вопросы выбора наиболее рационального вида транспорта «для экономии государственных средств» [5]. В этот период В. Н. Образцов вел активную практическую работу, консультировал ряд крупных проектов промышленного транспорта: Магнитогорский комбинат, Днепрострой, Кузнецкий комбинат, Балхашский, Джезказганский комбинаты и др. Много сделал В. Н. Образцов для развития транспорта, планировки города и проектирования метрополитена в Москве. Он занимался вопросами реконструкции Южного берега Крыма и переустройства транспорта курортов Кавказских Минеральных Вод [5]. Научные знания и практический опыт В. Н. Образцова высоко ценили в НКПС. Так, Л. М. Каганович не раз приглашал его для проведения научной экспертизы. При обсуждении в ЦК ВКП(б) работы железнодорожного транспорта В. Н. Образцова пригласили на совещание, где был поставлен вопрос «о необходимости объединить все научно-исследовательские институты транспорта, для того чтобы обеспечить



комплексность разрешения научных проблем, превратив институты в подлинный центр передовой научной мысли железнодорожников» [8, С. 23].

МИИТ в 1930-е годы являлся крупнейшим транспортным вузом, научно-технической опорой НКПС и всей транспортной отрасли страны. Институтская газета «Сталинец» писала о большом научном потенциале института и о его возможностях для помощи транспорту. Так, в материалах газеты за 1934 год отмечалось, что в МИИТ работает более 600 профессоров и преподавателей, среди них «такие крупные силы, как проф. Митюшин (путь), проф. Земблинов и проф. Образцов (эксплуатация), проф. Оппенгейм, проф. Гибшман и др. С такими большими силами и с коллективом студентов в 4000 чел. МИИТ может и должен оказать большую мощь транспорту... На путь конкретной помощи транспорту уже стали ряд профессоров в МИИТ. Так, например, кафедра проф. Образцова работает над проблемой реконструкции Тульского узла» [16].

В начале 1930-х годов ряд крупнейших задач по реконструкции транспорта решал Научно-исследовательский сектор (НИС) МИИТ, который стал научным центром института. Его возглавлял профессор В. Н. Образцов. О высоких достижениях ученых, работающих в секторе, говорилось в заметке «Из рапорта НИСа» в газете «Сталинец» за 1932 год [17]. В частности, о работе кафедры, также руководимой В. Н. Образцовым, отмечалось: «...Кафедра «Станции и узлы» при активном участии виднейших профессоров и доцентов нашего института Образцова, Гибшмана, Никитина, разрабатывает чрезвычайно актуальную для железнодорожного транспорта научно-исследовательскую задачу – размещение товарных станций в Московском железнодорожном узле с точки зрения его реконструкции...» [17]. Отдельно освещалась и работа аспирантов кафедры. Так, например, об ученике В. Н. Образцова писали следующее: «аспирантом С. П. Бузановым закончена и сдана НИСом в печать научно-исследовательская работа по истории станций и узлов на сети СССР. Эта работа впервые в истории развития дисциплины «Станции и узлы», дает социально-классовый анализ развития станций. Ряд схем станций из указанной работы нашел применение на строительстве величайшей сверхмагистрали Москва – Донбасс» [17].

В 1932–1933 гг. под научным руководством профессора В. Н. Образцова и его ученика профессора С. В. Земблинова работали две научно-исследовательские бригады, созданные из числа студентов, аспирантов и преподавателей

вуза. Бригады занимались разработкой научных проектов переустройства крупнейших станций и узлов железных дорог Советского Союза (Московского и Ленинградского узлов, узлов Донбасса и Кузбасса, в Ярославле, Кирове, Купянске и ряда других) [9, С. 10–11]. О боевом штурме «по переустройству ж.-д. узлов важнейшей сверхударной магистрали Москва – Донбасс» и о бригаде под руководством профессора С. В. Земблинова, которая составила проекты «по переустройству и рационализации следующих узлов: Лозовая, Славянск, Попасная, Родиново, Купянск, Южных ж.-д., Лиски – Юго-Восточных, Елец – Узловая, Кашира, Ожерелье, Луганск по линии новостройки Москва – Донбасс» читаем на страницах газеты «Сталинец» [18]. Все проекты были проработаны на местных технических совещаниях и согласованы в дирекциях железных дорог.

В мае 1933 года МИИТ и Центральным управлением технической пропаганды (Цутехпропом) НКПС была организована бригада под руководством проф. В. Н. Образцова в составе 11 аспирантов НИС МИИТ, группы станционных дипломников IV курса и нескольких профессоров и доцентов. О задачах, поставленных перед бригадой, читаем в материалах газеты «Сталинец»: «первая – изучение работы важнейших узлов Южной и Екатерининской железных дорог, работы внутризаводского транспорта, крупнейших гигантов (ХТЗ, Макеевский металлургический завод, Днепрогэс с комбинатом, шахты, днепропетровские металлургические заводы); вторая – проведение техпропробы в узлах, чтение лекций для ИТР силами профессоров, проведение докладов и бесед среди массы железнодорожников силами аспирантов и дипломников, ознакомление с состоянием техпропробы в узле и проведение методических конференций» [19].

Срок работы бригады составил 18 дней. О результатах читаем в заметке: «В результате четкого руководства, особенно со стороны руководителя проф. Образцова, и правильной расстановки сил, бригада провела 11 лекций силами профессоров, 20 докладов и бесед силами аспирантов и 9 силами дипломников. Всего, таким образом, проведено 40 лекций и докладов по вопросам: реконструкция больших узлов; механизация сортировочных горок; типовой механизированный пакгауз; анализ эксплуатационных измерителей; маршрутизация и специализация поездов; путевое обустройство; автоблокировка; автосцепка и т.д.» [19]. Опыт бригады В. Н. Образцова показал, насколько важна для будущих инженеров и научных работников организация подобных поездок, в рамках которых значительно расширяется технический

кругозор аспирантов и дипломников. Сочетание подобных научно-производственных экскурсий с проведением техпропробы на узлах было тесно увязано с задачами производства. Широко помошь кафедры «Станции и узлы» МИИТ оказывала транспорту и в последующие годы. Так, в заметке «Наша помощь реальна» за 1934 год В. Н. Образцов указывал, что берет на себя «разработку докладной записки по вопросу о переносе Окружной дороги... По просьбе Окружной дороги составлен проект докладной записки по этому вопросу» [20].

Профессор В. Н. Образцов был признан лучшим ударником института, и в 1933 году кафедры «Станции и узлы» под его руководством оказывала научно-техническую помощь Курской железной дороге путем экспертизы проекта развития Тульского железнодорожного узла. Об этом в институтской газете «Сталинец» была помещена соответствующая заметка. Заведующий кафедрой профессор В. Н. Образцов, изучив проект, предложил кафедре в полном составе и студентам выехать в Тулу для ознакомления с местностью, городом и состоянием промышленности. В результате анализа имеющихся материалов кафедра признала проект, составленный Курской железной дорогой, несостоятельным. Он не учитывал развитие города и его планировку, не предусматривал удобств для обслуживания развивающейся промышленности, не брал во внимание развитие станции Тула II и т. д. Как писал автор заметки: «Кафедра, разрешая проблему Тульского узла, учла все эти недочеты. Предложенная кафедрой в лице проф. Образцова схема развития Тульского узла была рассмотрена НТС эксплуатационного управления НКПС и не встретила возражений, а предложение кафедры превратить ст. Тула I только в пассажирскую станцию, а ст. Тула II – в товарно-распорядительную, было принято НТС» [21].

В заметке «Краснознаменная кафедра «Станции и узлы»» освещалось участие кафедр МИИТ в социалистическом соревновании на транспорте. Автором заметки выступили руководитель кафедры профессор Образцов, парторг Бузанов и профорг Никитин. Среди достижений были отмечены следующие работы кафедры: «...Заключение кафедры по Тульскому узлу уже принято НТС эксплуатационного управления НКПС. 4 аспиранта работали в плановом отделе НКПС, по составлению плана 2-го года 2-й пятилетки» [22]. Из научной работы, проведенной кафедрой, лично при участии В. Н. Образцова указывалось следующее: «...Сдана в печать работа В. Н. Образцова: «Железнодорожные узлы в городской планировке». Профессор Образцов прочитал три лекции по энциклопедии транспорта для аспирантов, участвовал в экс-



пертизе Метростроя и принял активное участие в организации построения транспорта Метростроя» [22]. Из общественной работы указывалось следующее: «Проф. Образцов и доцент Бузанов взяли шефство над комсомольскими бригадами, которым оказывают большую помощь в их учебе и работе и др.» [22].

В январе 1934 года состоялось производственное совещание 6-й группы IV курса Эксплуатационного факультета с участием начальника института, посвященное подведению итогов работы комсомольской бригады имени 15-летия ВЛКСМ по реальному проектированию станции Москва-Товарная. На совещании была дана высокая оценка проделанной студентами работе, в частности, указывалось, что «удалось добиться увеличения пропускной способности поездов в сутки до 350 пар» [23]. В данном совещании принимал участие и профессор В. Н. Образцов, который отметил, «что бригада комсомольцев, работающая над проектом, еще глубже и серьезнее будет разбираться в теоретических вопросах» [23].

Профессор В. Н. Образцов стоял у основ разработки всех крупных научных тем, которыми занималась кафедра «Станции и узлы». В 1933 году был издан его капитальный труд «Железнодорожные станции», который стал научной основой для целой серии учебников по дисциплине «Станции и узлы»: часть I – 1935 год (авторы – В. Н. Образцов, В. Д. Никитин, С. П. Бузанов), часть 2–1938 год (авторы – В. Н. Образцов, В. Д. Никитин, М. В. Сеньковский, Н. Р. Ющенко) и часть 3–1949 год (авторы – В. Н. Образцов, В. Д. Никитин, Ф. И. Шаульский, С. П. Бузанов) [24, с. 107].

Оценка научной деятельности заведующего кафедрой «Станции и узлы» профессора





В. Н. Образцова была дана в фотозаметке «Под руководством партии – в ногу с рабочим классом» [25] в институтской газете: «...имеет свыше 50 научных трудов, руководит подготовкой аспирантуры и разрабатывает крупные проблемные вопросы железнодорожного транспорта. Несколько раз премирован за исключительную энергичную ударную работу. Общественные организации и дирекция института возбудили ходатайство перед ЦК ж.-д. НКПС и СНК РСФСР о присвоении В. Н. Образцову звания Заслуженного работника науки. Помимо этого, в работу по тех. пропаганде были вовлечены работники под руководством проф. Образцова и Земблинова, в результате чего, по преуменьшенным подсчетам, транспорт имел экономиию в 4,5 млн рублей» [25].

В другой заметке «Научные кадры МИИТ» в газете «Сталинец» рассказывалось о подготовке высококвалифицированных кадров в системе послевузовского профессионального образования вуза, об успешной научной работе В. Н. Образцова с аспирантами. Отмечалось, что в 1938–1939 годах под научным руководством В. Н. Образцова защитили диссертации и получили ученую степень доктора технических наук Бузанов, Земблинов, Никитин, кандидатами технических наук стали Шаульский и Кязумов [26]. Отмечая достижения МИИТ в деле подготовки квалифицированных кадров для транспортной отрасли страны, Центральный отдел по подготовке кадров НКПС в своем распоряжении

от 25 января 1934 года отметил ударную работу лучшей части профессорско-преподавательского состава вуза. Среди получивших денежную премию в размере 1000 рублей был и профессор В. Н. Образцов [27].

В разнообразных материалах институтской газеты «Сталинец» активно освещалась преподавательская деятельность В. Н. Образцова. Так, в 1932 году он вошел в список лучших преподавателей МИИТ. Об этом повествует заметка «Лучшие из лучших», так характеризующая ученого: «Заведующий кафедрой «Станции и узлы». Крупный научный работник железнодорожного транспорта. Имеет около 50 научных трудов в области проектирования ж.-д. узлов. Ударно выполняет работу по заданию зам. наркома пути т. Благоднарова по проектированию станций магистрали Москва – Донбасс и ряда других крупных узлов. Является активным членом секции Моссовета. Премируется Большой советской энциклопедией» [28].

Большое распространение в 1934 году в МИИТ получило шефство профессоров над студентами, в котором самое активное участие принял и профессор В. Н. Образцов. В заметке «Конкретное шефство» освещается его работа с пятью подшефным комсомольцами 6-й группы Эксплуатационного факультета. О том, насколько активно шла эта работа, указывает автор заметки, цитируя и самого профессора В. Н. Образцова, который повторял студентам: «Вы должны выжать из меня все, что я знаю, так чтобы ничего не осталось, а я должен помочь вам в этом» [29]. Профессор В. Н. Образцов ответственно подошел к своему шефству, «2 раза был в общежитии, один раз знакомился с бытом, в другой раз проводил техническую беседу» со студентами [29]. Он «взял на себя обязательство познакомить комсомольцев с заграничной техникой и культурой тех стран, в которых он был, и всемерно содействовать расширению кругозора подшефных комсомольцев. На каждый выходной день намечены экскурсии, просмотры постановок, кинокартин совместно с проф. Образцовым» [29].

Активно освещала институтская газета «Сталинец» и общественную деятельность В. Н. Образцова. В 1934 г. он был избран членом ВЦИК РСФСР, в 1935 году – депутатом Московского совета, в 1937 году – депутатом Верховного Совета СССР 1-го – 2-го созывов (избирался от Ртищевского избирательного округа Саратовской области). Так, в заметке «Профессор Образцов – кандидат в совет по Ртищевскому избирательному округу» [30] писали: «Заведующий кафедрой «Станции и узлы», орденоносец, профессор Владимир Николаевич Образцов – один из старейших работников на-

шего института. 36 лет работы в нашем институте – это громадный путь замечательного ученого, посвятившего большую половину жизни воспитанию молодых специалистов» [30].

Об этом периоде своей жизни сам В. Н. Образцов вспоминал: «Вскоре я поехал в свой Ртищевский избирательный округ Саратовской области. Я побывал на железнодорожных станциях (ведь прежде всего я – железнодорожник), в совхозах и колхозах, в городах и поселках, в школах, магазинах, больницах, домах культуры, детских домах. Я знакомился с жизнью моих избирателей, их нуждами и стремлениями, их жизненными интересами. Вот перебираю я свои записи и заметки, касающиеся моей депутатской деятельности, просматриваю свою почту, составляющую за этот год около 2000 писем, и вспоминаю эти прошедшие месяцы. О чем только не писали мне избиратели! Нет, кажется, ни одного вопроса в личной, общественной и государственной сфере, который не интересовал бы их. Всеми своими мыслями и переживаниями, достижениями и неудачами делаются они с депутатом, которого считают, судя по огромному доверию, родным и близким человеком...» [8, С. 27–28].

В 1935 году В. Н. Образцов возглавил вновь созданный Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта. Вклад ученого в развитие транспортной отрасли страны был высоко отмечен, в этом же году В. Н. Образцов был награжден орденом Ленина. С 1939 года Владимир Николаевич Образцов – действительный член Академии наук СССР, организатор и бессменный руководитель секции по научной разработке проблем транспорта [31]. В основу деятельности руководимой им секции академик Образцов положил проблемы научного комплекса в развитии сети и работы всех видов транспорта. В последующие годы ученый уточнял разработанные им принципы в применении к отдельным экономическим районам Советского Союза [9, С. 11].

Плодотворно продолжалась деятельность В. Н. Образцова и на эксплуатационном факультете МИИТ, который готовил инженеров по организации грузовой работы, механизации погрузочно-выгрузных операций, по организации пассажирских перевозок и по проектированию станций и узлов. Все эти отрасли имели большое значение в работе железных дорог. Для максимального эффекта использования техники транспорта, для осуществления бесперебойного движения, для строительства новых железных дорог и реконструкции старых транспорту были нужны квалифицированные кадры специалистов. За период с 1917 по 1940 год МИИТ

выпустил 9397 человек. В институте работало 36 профессоров, 127 доцентов, 105 ассистентов и преподавателей. В числе профессоров института – депутат Верховного Совета СССР, академик-орденоносец В. Н. Образцов, орденосцы-профессора Б. Н. Веденисов, Г. М. Шахунянц, В. Л. Николаи, А. Н. Бабичков, профессора, доктора технических наук – Г. К. Евграфов, И. Р. Прокофьев, В. Д. Зернов, Н. Т. Митюшин и др. [32].

В начале Великой Отечественной войны, в октябре 1941 года, В. Н. Образцов уезжает на Урал, в эвакуацию. Здесь он работает в транспортной комиссии Академии наук СССР, занимавшейся изучением изменений размеров грузооборота, установлением необходимой пропускной и провозной способности, увязкой железнодорожного транспорта с межзаводским и внутризаводским [33]. О деятельности В. Н. Образцова в этот период газета «Гудок» за 1942 год сообщала следующее: «Академик большую часть времени провел на производстве, обследуя технологический процесс, давая консультацию по проектам развития узлов, проверяя направления грузопотоков и предлагая меры к усилению провозной способности... Недавно группа крупнейших советских ученых во главе с президентом Академии наук СССР Комаровым закончила выдающийся труд – «О развитии народного хозяйства Урала в условиях войны», в котором теоретические проблемы немедленно получали практическое разрешение. В результате ...осуществления намеченных учеными мер Урал увеличивает питание фронта, увеличивает производство и перевозку оружия, боеприпасов, сырья и топлива для оборонных заводов. Труд ученых укрепляет военную мощь страны...» [33]. За эту работу девятнадцать деятелей науки, в том числе и академик В. Н. Образцов, в 1942 году получили Сталинскую премию I степени.

В годы Великой Отечественной войны эвакуирован был и МИИТ. Научная деятельность его кафедр претерпела изменения. На некоторых кафедрах были организованы группы по проектированию восстановления разрушенных мостов, зданий, железнодорожного пути на территории, захваченной противником. Научной разработкой этих проблем занимались академик В. Н. Образцов и профессор Б. Н. Веденисов [2, С. 160]. За многолетние выдающиеся работы в области науки и техники академику В. Н. Образцову 22 марта 1943 года была присуждена Сталинская премия II степени [3]. Полученные премии В. Н. Образцов внес в фонд обороны страны. В 1943 году В. Н. Образцову было присвоено звание генерал-директора движения



I ранга [9, С. 12]. В 1946 году он был избран депутатом Верховного Совета СССР.

В послевоенный период в МИИТ академик В. Н. Образцов разрабатывал теорию пропускной и провозной способности транспорта. В рамках пятилетнего плана восстановления и развития народного хозяйства 1946–1950 годы перед учёными МИИТ стояла задача добиться безусловного выполнения этого плана и немедленного внедрения законченных работ в производство [34].

В июне 1949 года академик В. Н. Образцов отметил свой юбилей. В газете «Сталинец» была опубликована фотозаметка «В. Н. Образцов. К 75-летию со дня рождения». В ней подчеркивался большой профессиональный путь ученого, за 50 лет научной деятельности он написал около 300 научных работ [35]. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 30 июля 1949 года профессора МИИТ академик В. Н. Образцов и член-корреспондент Академии наук СССР Б. Н. Веденисов были награждены орденами Ленина [36].

В. Н. Образцов скончался 28 ноября 1949 года после тяжелой и продолжительной болезни. Весть о его кончине в МИИТ встретили с большим прискорбием. В № 30 газеты «Сталинец» за 1949 год были опубликованы некрологи от Министерства путей сообщения, парткома и дирекции МИИТ, а также воспоминания учеников и коллег ученого. Профессор В. Д. Никитин вспоминал о своей совместной работе с В. Н. Образцовым: «Впервые мне пришлось слушать лекции В. Н. Образцова еще в 1922 году, потом в 1924 и 1925 годах. Уже тогда он поражал широтой своих взглядов, огромной эрудицией и, главное, неудержимой кипучей энергией, страстностью в решении крупных транспортных вопросов. Позже, на протяжении двадцати с лишним лет совместной работы на кафедре «Станции и узлы», меня не переставали восхищать его настойчивость и страстность, глубокий патриотизм и огромная энергия во всех видах его многообразной деятельности. Последние работы Владимира Николаевича в области комплексной теории разных видов транспорта подытоживают большой период его плодотворной научной деятельности и являются синтезом многих частных проблем, которые он разрешил на своем жизненном пути» [37].

Профессор Г. П. Гриневич писал: «Впервые я встретился с Владимиром Николаевичем в 1928 году, будучи студентом МИИТ. Первое же знакомство с Владимиром Николаевичем, который уже в то время был одним из крупнейших ученых транспорта, поразило меня той теплотой, той заботливостью, которые были

свойственны ему в его взаимоотношениях со студентами. Владимир Николаевич пристально следил за формированием каждого студента, замечал в каждом из них индивидуальное, особенное, умело развивая в студентах любовь к знаниям, исследованиям, заботливо направляя творческую мысль студенчества на решение важнейших задач, стоящих перед социалистическим транспортом» [38]. Доктор технических наук Ф. И. Шаульский вспоминал о своей двадцатилетней работе совместно с В. Н. Образцовым: «Это был выдающийся и разносторонний ученый – глубокий знаток всех видов транспорта. В. Н. Образцов был талантливейшим инженером-проектировщиком. Несмотря на свои колоссальные знания, он всегда учился: на станциях вел беседы и со стрелочниками и составителями, на заводах – с рабочими и мастерами, черпая у них передовой опыт. Эти беседы были настолько задушевными, что образ Владимира Николаевича навсегда сохранялся в памяти» [39]. Исключительная работоспособность, энтузиазм, честность, отзывчивость, принципиальность всегда были отличительными чертами профессора В. Н. Образцова. Обладая громадной эрудицией в такой сложной и многогранной области, как транспорт страны, энциклопедическими познаниями и богатейшим практическим опытом, В. Н. Образцов умело передавал эти знания своим ученикам, товарищам по работе и студентам [5].

В 1949 году для увековечения памяти об академике В. Н. Образцове его именем был назван Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта (ныне Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I). В честь талантливого ученого, в декабре 1949 года решением Исполнительного комитета Московского городского Совета депутатов трудящихся улица Бахметьевская была переименована в улицу Образцова. В честь В. Н. Образцова были названы улицы в других городах страны, в том числе в Челябинске, Ртищево, Иркутске и др. К 100-летию со дня рождения В. Н. Образцова Моссовет принял решение об установлении мемориальной доски на доме, где жил Владимир Николаевич.

Правительство высоко оценило вклад В. Н. Образцова в транспортную науку, присвоив ему дважды звание лауреата Государственной премии, за выдающиеся заслуги он был награжден тремя орденами Ленина, орденом Отечественной войны I степени, двумя орденами Трудового Красного Знамени, орденом Красной Звезды и медалями [31]. Почти 50 лет своей жизни В. Н. Образцов отдал

МИИТ. Память об ученом, о первом академике транспорта бережно хранится в стенах университета и в настоящее время. Академик Владимир Николаевич Образцов навсегда останется в памяти как прекрасный учитель и воспитатель отечественных инженерных кадров, основоположник науки о проектировании железнодорожных станций и узлов.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Московский ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени институт инженеров железнодорожного транспорта имени И. В. Сталина за 40 лет Советской власти: Сб. статей. Ред. Д. Л. Юдин. – М., 1957. – 136 с.
2. МИИТ на рубеже веков / Под общ. ред. Б. А. Лёвина. – М.: МИИТ, 2002. – 641 с. ISBN 5-7876-0015-0.
3. Бузанов С. Крупнейший ученый транспорта // Гудок. – 1943. – № 36. – 24 марта.
4. Московский институт инженеров транспорта имени Ф. Э. Дзержинского к одиннадцатилетию Октября / (отчетные материалы). – М.: Светоч, 1929. – 203 с.
5. Ратнер. Р. Выдающийся ученый (К 100-летию со дня рождения В. Н. Образцова) // Инженер транспорта. – 1974. – № 21. – 20 июня.
6. Образцов В. Н. Опыт реорганизации учебной постановки в Московском институте инженеров путей сообщения: Опыт нового метода преподавания в Моск. горной акад. (Материалы по реформе высшего образования / Гос. учен. сов. Науч.-техн. Секция). – Вып. 1. – М.: Гос. изд-во, 1924. – 31 с.
7. Духно Н. А. Вклад Владимира Николаевича Образцова в развитие технического образования в России // Транспортное право и безопасность. – 2022. – № 2. – С. 249–262. [Электронный ресурс]: http://trans-safety.ru/trb/articles/2022/pdf/42/24_dukhno.pdf. Доступ 18.02.2024.
8. Люди социалистического транспорта. В. Н. Образцов. – М.: Трансжелдориздат, 1939. – 30 с.
9. Образцов В. Н. Избранные труды. В 3 т. Библиогр. очерк Ф. И. Шаульского; Акад. наук СССР. – Т. 1. – М.: Изд-во Акад. Наук СССР, 1955. – 446 с.
10. По институту // Дзержинец. – 1928. – № 2–3. – 8 декабря.
11. Образцов В. Н. Доходность железной дороги и ее графическое изображение в зависимости от тарифных ставок // Известия Императорского Московского инженерного училища. Ч. 2: Научные труды. – 1907. – Вып. I. – С. 103–118.
12. Образцов В. Н. Тоннельные путепроводы при проектировании узлов и станций // Труды МИИТ. – 1926. – Вып. II. – С. 143–157.
13. Образцов В. Н. Техника проектирования узлов // Труды МИИТ. – 1927. – Вып. V. – С. 7–36.
14. Образцов В. Н. Типовая станция V–III классов с постепенным развитием // Труды МИИТ. – 1927. – Вып. V. – С. 63–92.
15. Образцов В. Н. Железная дорога в городе // Труды МИИТ. – 1932. – Вып. XXX. – 47 с.

16. Галкин. МИИТ включился в разработку контрольных цифр ж.-д. транспорта на 1934 год // Сталинец. – 1933. – № 16. – 4 декабря.
17. Из рапорта НИС'а // Сталинец. – 1932. – № 20. – ноябрь, 1 декада.
18. Бузанов. Боевой штурм по переустройству ж.-д. узлов важнейшей сверхударной магистрали Москва – Донбасс // Сталинец. – 1932. – № 8. – 22 апреля.
19. Кудзоев, Фейгим. Учесть опыт поездки бригады проф. В. Н. Образцова // Сталинец. – 1933. – № 15. – июнь, 1 декада.
20. Образцов В. Н. Наша помощь реальна // Сталинец. – 1934. – № 26. – 29 июня.
21. Бузанов. Проект развития Тульского узла разрабатывается в институте // Сталинец. – 1933. – № 10. – 29 октября.
22. Бузанов, Никитин, Образцов. Краснознаменная кафедра «Станция и узлы» // Сталинец. – 1933. – № 20. – 30 декабря.
23. Луцковская. В подарок XVII партсъезду // Сталинец. – 1934. – № 3. – 22 января.
24. Медведев С. В., Танцева А. В., Федякин А. В. В авангарде транспортного образования и отраслевой науки России: к 125-летию Российского университета транспорта // Мир транспорта. – 2021. – № 3. – С. 104–113. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2020-19-3-11>.
25. Под руководством партии – в ногу с рабочим классом // Сталинец. – 1932. – № 20. – ноябрь, 1 декада.
26. Дарков, Шаульский. Научные кадры МИИТ // Сталинец. – 1939. – № 44. – 19 мая.
27. Распоряжение по центральному отделу подготовки кадров НКПС от 25 января 1934 г. // Сталинец. – 1934. – № 24. – 7 февраля.
28. Лучшие из лучших // Сталинец. – 1932. – № 9. – 30 апреля.
29. Конкретное шефство // Сталинец. – 1934. – № 5. – 15 февраля.
30. Профессор Образцов – кандидат в совет по Ртищевскому избирательному округу // Сталинец. – 1937. – № 8–15 октября.
31. Владимир Николаевич Образцов // Сталинец. – 1949. – № 30. – 30 ноября.
32. Великая честь работать на железнодорожном транспорте // Сталинец. – 1940. – № 29. – 4 июля.
33. Розинов И. Советский ученый // Гудок. – 1942. – № 44. – 12 апреля.
34. Парфенов Д. Московскому институту инженеров транспорта 50 лет // Сталинец. – 1946. – Юбилейный номер. – 28 декабря.
35. В. Н. Образцов. К 75-летию со дня рождения // Сталинец. – 1949. – № 14. – 20 июня.
36. Быть на высоте новых задач // Сталинец. – 1949. – № 16. – 1 сентября.
37. Никитин В. Д. Большая утрата // Сталинец. – 1949. – № 30. – 30 ноября.
38. Гриневич Г. П. Пример беззаветного служения Родине // Сталинец. – 1949. – № 30. – 30 ноября.
39. Шаульский Ф. И. Памяти замечательного ученого // Сталинец. – 1949. – № 30. – 30 ноября. ●

Информация об авторах:

Горбунов Александр Александрович – доктор политических наук, профессор, директор Академии базовой подготовки Российского университета транспорта, Москва, Россия, 171950@rambler.ru.

Федякин Алексей Владимирович – доктор политических наук, профессор, заведующий кафедрой истории Российского университета транспорта, Москва, Россия, avf2010@yandex.ru.

Танцева Анастасия Владимировна – кандидат исторических наук, доцент кафедры истории Российского университета транспорта, Москва, Россия, tantsevoval@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 27.02.2024, одобрена после рецензирования 25.03.2024, принята к публикации 27.03.2024.

