

Н. В. Кабакова

**НАУЧНОЕ СООБЩЕСТВО В СФЕРЕ ВЫСШЕГО ТЕХНИЧЕСКОГО
ОБРАЗОВАНИЯ В 1930-е гг. (НА ПРИМЕРЕ СИБИРСКОГО
АВТОМОБИЛЬНО-ДОРОЖНОГО ИНСТИТУТА)**

doi: 10.30759/1728-9718-2023-4(81)-96-105

УДК 94(571.13)“1930” ББК 63.3(253.3)614

Статья посвящена рассмотрению особенностей функционирования советского научного сообщества в области высшего технического образования в 1930-е гг. В качестве примера подобной деятельности представлен Сибирский автомобильно-дорожный институт. В период индустриализации в СССР существенно вырос запрос на научные исследования, особенно в сферах, имевших приоритетное значение для модернизации страны. Одновременно стал формироваться научный сектор, построенный по отраслевому принципу и связанный с производством. Научная политика с ее ярко выраженным утилитарным характером находилась в сфере пристального внимания партийно-государственных структур. Модернизационные вызовы отразились и на высшем техническом образовании. Требовалось не только увеличить количество институтов, которые будут готовить кадры для экономики, но и создавать в этих учебных заведениях научные секторы, связанные с производством. На крупных партийных форумах ставились задачи качественной перестройки вузов, упорядочивания научного труда, внедрения планового принципа в научно-исследовательскую работу. Такая политика обусловила появление автодорожных институтов, переданных в ведение ГУШосДора при НКВД СССР. Единственным вузом подобного профиля, созданным в восточной части страны, стал Сибирский автомобильно-дорожный институт, открытый в 1930 г. в Омске. Этому учебному заведению пришлось начинать свою деятельность в сложных условиях, поскольку существовали многочисленные проблемы, связанные с набором штатов, организацией учебной и научной работы. Профессорско-преподавательский состав начального этапа истории института выглядел разнородно в области квалификации и опыта работы в высших учебных заведениях. Несмотря на трудности первого десятилетия функционирования СибАДИ, в вузе удалось организовать научную деятельность, направленную на реализацию народно-хозяйственных задач.

Ключевые слова: *научно-исследовательская деятельность, индустриализация, высшие технические учебные заведения, Сибирский автомобильно-дорожный институт, профессорско-преподавательский состав*

1930-е гг. стали временем, когда в условиях индустриализации в СССР потребовалось включение науки в народнохозяйственную систему. В годы первых пятилеток объемы научной деятельности росли невиданными темпами. Наука была призвана решать разнообразные задачи, включая налаживание инфраструктуры, создание новых технологий. Ставка делалась на области знаний, которые рассматривались государством как наиболее важные для модернизации страны. Данная установка предопределила утилитарный подход к науке в СССР, приоритетное значение приобрели прикладные научные исследова-

ния. Подобный курс не мог не отразиться и на высшем образовании, в особенности на его звене, которое осуществляло подготовку кадров для различных отраслей экономики. Так, в годы первых пятилеток высшие учебные заведения, главным образом технического профиля, стали активными участниками реализации социально-экономических преобразований. Однако существовавшая на момент начала индустриализации сеть технических вузов не соответствовала столь сложным задачам. Требовалось увеличить количество институтов, сформировать в них научный сектор, связанный с производством, — построить его по отраслевому принципу, подчинив институты и предприятия одним и тем же органам.

Изучение кардинальной трансформации, происходившей в СССР в 1930-е гг. и ставшей проявлением модернизации, является важным

Кабакова Наталья Васильевна — к.и.н., доцент кафедры «Философия и история», Сибирский государственный автомобильно-дорожный университет (г. Омск)
E-mail: natalya-kabakova@rambler.ru

направлением современных исследований. Перспективность модернизационного подхода обосновывается в трудах отечественных историков. Л. В. Поляковым была предложена методология исследования российской модернизации, основанная на социально-философских теориях западных авторов. Подобный подход позволил рассматривать «во взаимосвязи трансформационные сдвиги российского социума, ...изменения в “ментальности” граждан и преобразования обеспечивающего их символическое взаимодействие идеолого-утопического комплекса».¹ В трудах И. В. Побережникова подчеркивается, что модернизационный подход способствует формированию специфического образа России, выявлению степени включенности страны в общую эволюцию, определению пространственных особенностей нашего государства.² Развитие «мобилизационной парадигмы» в науке и образовании в 1930-е гг. в СССР рассматривал Е. Г. Водичев, заключивший, что эффективного включения высшей школы в советскую систему научного производства не произошло.³ Г. А. Лахтин сделал вывод о свертывании исследовательской работы в вузах, прошедшей в конце 1920-х гг. в результате реорганизации и перевода значительной части институтов в ведение промышленных наркоматов.⁴

С конца 1990-х гг. стали печататься сборники документов, материалы которых отражали взаимоотношения советской власти и интеллигенции. Ряд таких источников раскрывал перемены, разворачивавшиеся в сибирской провинции, демонстрируя различные аспекты жизнедеятельности местной интеллигенции, векторы их судеб в контексте репрессивной политики властей 1930-х гг.⁵ Анализируя состав научных кадров 1930-х гг., отечественные историки изучали демографическую, социаль-

ную и партийную структуру научного сообщества.⁶ Исследователи вопросов становления и развития науки в отдельных регионах страны выявляли проблематику функционирования высших учебных заведений в годы первых пятилеток.⁷ История первого технического вуза города Омска, Сибирского автодорожного института (СибАДИ), отражена в работах о прошлом этого учебного заведения, его факультетов и кафедр, а также о крупных ученых, трудившихся в институте. Авторами этих публикаций были не только историки, но и преподаватели специальных технических дисциплин.⁸

Изучение развития науки в СССР в 1930-е гг. способствует пониманию того, каким образом советские ученые отвечали на мобилизационный вызов, возникший в эпоху индустриализации. Статья посвящена рассмотрению политики советской власти в сфере высшего технического образования на примере автодорожных институтов в 1930-е гг. В качестве иллюстрации конкретных механизмов деятельности научного сообщества исследуется процесс становления науки в Сибирском автомобильно-дорожном институте в 1930-е гг., проанализированы изменения его профессорско-преподавательского состава.

⁶ См.: Долгова Е. А. Была ли наука «коммунистической»? Из статистики научных кадров в 1929–1937 гг. // Социология науки и технологий. 2017. Т. 8, № 1. С. 113–124; Она же. Научное сообщество конца 1910-х — первой половины 1930-х гг.: теоретические подходы в исторической ретроспективе // Стены и мосты VII. Междисциплинарность: что от историка требует, что дает и чего лишает? М., 2019. С. 112–122.

⁷ См.: Бикбулатова Г. Г., Чернявская Н. К. Омский государственный аграрный университет и Русское географическое общество — столетие в лицах // Национальные приоритеты России. 2018. № 2 (29). С. 17–46; Бударин М. Е., Николаев П. Ф., Самосудов В. М. Омский государственный педагогический университет (1932–2000): исторический очерк. Омск, 2000; Гусев А. И. Начало академической науки на Урале (1932–1939 гг.) // Вопросы истории естествознания и техники. 2014. Т. 35, № 2. С. 25–53; Омский научно-образовательный комплекс и объединения ученых в предвоенные годы / Колоколов А. А. [и др.] // Вестник Томского государственного университета. История. 2015. № 2 (34). С. 59–68; Степнов А. О., Некрылов С. А. «Пролетаризация» в раннесоветской высшей школе: опыт Томского университета // Уральский исторический вестник. 2023. № 1 (78). С. 65–73.

⁸ См.: Алексеева Тамара Васильевна, выпускники кафедры «ПТМ и гидропривод». Омск, 2013; Исаенко М. В., Андреева Е. В., Перфильев М. С. Люди и годы: история факультета «Автомобильные дороги и мосты» в фотографиях, фактах, воспоминаниях и в биографиях людей, 1930–2020 годы. Омск, 2020; Кабакова Н. В. Исторический портрет преподавателей и студентов СибАДИ: 1930-е гг. // Архитектура, строительство, транспорт: материалы международной научно-практической конференции (к 85-летию ФГБОУ ВПО «СибАДИ»). Омск, 2015. С. 1652–1658; Очерки истории СибАДИ. Омск, 2000.

¹ Поляков Л. В. Методология исследования российской модернизации // Полис. Политические исследования. 1997. № 3. С. 7.

² См.: Побережников И. В. Модернизация: теоретико-методологические подходы // Экономическая история. Обозрение. М., 2002. Вып. 8. С. 146–168; Он же. Модернизации в истории России: направления и проблемы изучения // Уральский исторический вестник. 2017. № 4 (57). С. 36–45.

³ См.: Водичев Е. Г. Наука и высшая школа: дихотомия мобилизационной парадигмы // Идеи и идеалы. 2019. Т. 11. № 3, ч. 1. С. 60.

⁴ См.: Лахтин Г. А. Организация советской науки: история и современность. М., 1990. С. 71.

⁵ См.: Власть и интеллигенция в сибирской провинции. У истоков советской модернизации. 1926–1932. Новосибирск, 1999; Власть и интеллигенция в сибирской провинции (1933–1937 годы). Новосибирск, 2004; Власть и интеллигенция в сибирской провинции. Новосибирск, 2013.

Политика советской власти в области развития высшего технического образования в 1930-е гг. Образование автомобильно-дорожных институтов

Реализация планов первых пятилеток обозначила новые задачи в сфере высшего образования. Требовалось перестроить работу в вузах таким образом, чтобы готовить специалистов на уровне современной науки, поэтому функционирование высших учебных заведений находилось в зоне пристального внимания государственных и партийных органов.

На повестку дня встала задача организации науки в интересах практических нужд. Ее решению была посвящена Первая Всесоюзная конференция по планированию научно-исследовательской работы, проходившая в апреле 1931 г. Выступавший на форуме заведующий научно-техническим управлением Н. И. Бухарин подчеркивал: «Громадность задач, предъявляемых в настоящее время к науке, требует упорядочения самого научного труда...», — плановый же принцип, по его мнению, даст «возможность наиболее быстрого развития науки и превратит ее на деле в могущественный рычаг технико-экономического переворота».⁹ Предполагались разработка перспективных планов, учет в их реализации текущих задач, увязывание научной тематики с хозяйственными потребностями. Выступавший на конференции инженер В. Толстов наметил проекты развития науки в транспортной сфере, высказал мысль о необходимости «спрямления» линий и прокладки новых дорог.¹⁰

На XVII съезде ВКП(б), состоявшемся в 1934 г., в качестве одной из приоритетных задач определялось создание советской технической интеллигенции. В речи председателя Всесоюзного комитета по высшему техническому образованию Г. М. Кржижановского особое внимание уделялось установлению «теснейшей спайки между теорией и практикой не только путем непрерывной производственной практики, но и преобразованием самой теории». Докладчик подчеркивал, что вузы должны быть связаны с предприятиями, отвечая за уровень их техники.¹¹

Соединение высшей школы и народного хозяйства стали обеспечивать путем передачи вузов под непосредственное руководство наркоматов, при которых были созданы главные управления учебными заведениями. Институты начали готовить специалистов для конкретных производственных отраслей. При этом высшая техническая школа нуждалась также в централизованном управлении, поэтому в 1932 г. был создан Комитет по высшему техническому образованию. Этот орган являлся координационным, контролирующим и методическим центром. Подобный подход должен был как укрепить материально-техническую базу вузов, относившихся к различным наркоматам, так и обеспечить единство в процессе подготовки специалистов. К тому же наркоматы и Комитет осуществляли свою деятельность, опираясь на поддержку партийных органов власти, что помогало решать немало проблем высшего образования. Комитет по высшему техническому образованию был упразднен в 1936 г., а его функции были переданы Всесоюзному комитету по высшему образованию при СНК СССР.

В постановлении СНК и ЦК ВКП(б) от 23 июня 1936 г. «О работе высших учебных заведений и руководстве высшей школой» ставилась задача обеспечивать подготовку кадров, «способных полностью освоить новейшие достижения науки, использовать технику до дна и по-большевистски связать теорию с практикой, сочетать производственный опыт с наукой».¹² При этом ответственность за все сферы деятельности: учебную, научно-исследовательскую, политико-воспитательную, хозяйственную — возлагалась на директоров вузов. Руководители институтов обязывались реализовывать кадровую политику во вверенном учебном заведении, в том числе создавать условия для повышения квалификации преподавателей, не допускать совместительства научно-педагогических работников, контролировать разработку научно-исследовательских тем.

Реализация планов первых пятилеток была немыслима без развития сети дорог и автомобилизации, что требовало роста числа специалистов соответствующих отраслей народного хозяйства. В 1928 г. было принято постановление «О дорожном хозяйстве и автомобильном

⁹ Первая Всесоюзная конференция по планированию научно-исследовательской работы. М., 1931. С. 11.

¹⁰ См.: Там же. С. 70–77.

¹¹ См.: XVII съезд ВКП(б). Стенографический отчет // ХРО-НОС. URL: http://www.hrono.ru/vkpb_17/25_9.html (дата обращения: 04.04.2023).

¹² Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам: в 5 т.: сб. док. за 50 лет. М., 1967. Т. 2: 1929–1940 гг. С. 590.

деле в Союзе ССР»¹³ с указаниями Народному комиссариату путей сообщения (НКПС) и народным комиссариатам просвещения союзных республик. Предлагалось создать при высших технических учебных заведениях отделения и ввести специализации по дорожному строительству с целью подготовки высшего технического персонала. В составе НКПС учреждалась специальная организация — Центральное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта (ЦУДорТранс).

Подготовка инженерных кадров для автомобильно-дорожной отрасли в СССР осуществлялась на основе технических вузов, действовавших в дореволюционной России, — Московского и Санкт-Петербургского институтов инженеров путей сообщения. Преобразованные в 1924 г. в Московский институт инженеров транспорта и Ленинградский институт инженеров транспорта, эти вузы включали факультеты сухопутных сообщений, которые готовили инженеров-механиков. Специалисты подобного профиля учились и в некоторых других советских учебных заведениях, что, однако, не позволяло обеспечить потребности народного хозяйства страны. Поэтому в 1930 г. СНК СССР принял решение о создании автодорожных институтов в Москве, Ленинграде, Харькове и Саратове. Еще один вуз должен был открыться на востоке страны, в Сибири. Все новые автодорожные институты находились в ведомстве ЦУДорТранса, переименованного в 1935 г. в ГУШосДор и переданного в управление Народного комиссариата внутренних дел (НКВД).

Сибирский автомобильно-дорожный институт: профессорско-преподавательский состав и становление науки в 1930-е гг.

На окончательное решение СНК СССР о дислокации автомобильно-дорожного института в Сибири повлияли власти Омска, которые предоставили для вуза наилучшее помещение. СибАДИ был расположен в части двухэтажного здания, построенного в центре города в 1914 г. для торговой биржи. Как и другим автодорожным институтам страны, помещения для которых также были плохо приспособлены для учебного процесса,¹⁴ дирекции

СибАДИ приходилось прилагать немало усилий для организации обучения студентов и налаживания научной деятельности. По сравнению с прочими автодорожными институтами СибАДИ находился в наиболее сложном положении, поскольку, основанный на «голом месте», он не имел базы, к тому же располагался вдалеке от крупных производственных предприятий автомобильно-дорожной отрасли и родственных научных учреждений. В декабре 1930 г. в Сибирском автомобильно-дорожном институте, единственном тогда омском вузе промышленной направленности, открылись два отделения — автомобильное и дорожное, в дальнейшем преобразованные в автомеханический и дорожно-строительный факультеты. За десять лет его выпускниками стали более 745 специалистов.

Первые годы СибАДИ были сопряжены с серьезными трудностями в комплектовании профессорско-преподавательского состава. Омск не располагал достаточным количеством научных кадров, поэтому в автодорожный институт принимались лица, которые не имели ученых степеней и званий. Чаще всего это были практические работники. На момент открытия СибАДИ из 38 преподавателей только 6 человек являлись штатными сотрудниками.¹⁵ В течение первого года в вузе успели поработать 54 педагога, многие из которых были совместителями. В силу различных обстоятельств были уволены 19 преподавателей, на место которых принимались другие. Причиной увольнений часто указывалась перегруженность из-за необходимости совмещения работы в нескольких местах. Но на увольнения могли повлиять органы власти. Так, инженер Э. Г. Аппинг, принятый в СибАДИ в августе 1930 г. заместителем по учебной части и заведующим кафедрой «Дорожное дело», вскоре был откомандирован в Управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта Сибирского края (СибкрайДорТранс). В январе 1931 г. по распоряжению этой организации Э. Г. Аппинга восстановили в институте на прежние должности. В апреле 1931 г. был уволен профессор А. Л. Иозефер «как совместитель, преподававший в трех вузах», однако спустя полгода в одном из приказов директора появилось распоряжение о выплате этому

¹³ См.: Постановление ЦИК СССР, СНК СССР от 28.11.1928 «О дорожном хозяйстве и автомобильном деле в Союзе ССР» // Е-досье. URL: <https://e-ecolog.ru/docs/f5xGOqWMLJ-dmxe6Xg53iL> (дата обращения: 04.04.2023).

¹⁴ См.: Смык А. Ф. История становления советских автодорожных институтов // Актуальные проблемы истории есте-

ственно-математических и технических наук и образования. Елабуга, 2014. С. 221.

¹⁵ См.: Архив СибАДИ. Ф. К-9. Оп. 14. Д. 1. Л. 2–18об.; Очерки истории СибАДИ. С. 13.

преподавателю денежной компенсации после его освобождения из-под ареста «в связи с прекращением дела».¹⁶ В октябре 1931 г. ЦУДорТранс направил в СибАДИ ассистентами А. И. Паленика и Я. И. Бирулю. В перемещениях преподавателей института участвовали также городской комитет ВКП(б), городской отдел образования Омска.

В 1939 г. в Сибирском автомобильно-дорожном институте работали 54 преподавателя, из которых 8 человек являлись совместителями. Возрастной состав был представлен главным образом молодыми (41%) и зрелыми (52%) людьми. Педагогов старше 60 лет было 7%.

Таблица

ВОЗРАСТНОЙ И ПАРТИЙНЫЙ СОСТАВ
ПРЕПОДАВАТЕЛЕЙ СИБАДИ (1939 г.)*

Возраст	Число преподавателей	Число членов ВКП(б)
24–35 лет	22 чел.	4 чел.
36–60 лет	28 чел.	5 чел.
Более 60 лет	4 чел.	—

* Составлено по: Государственный исторический архив Омской области (далее — ИСА). Ф. 1092. Оп. 1. Д. 21. Л. 23–24.

Общий педагогический стаж у 38 преподавателей, работавших в СибАДИ в 1939 г., составлял более 6 лет, у 10 человек — в пределах года. При этом 25 педагогов трудились в данном институте в течение одного года, 7 человек — с момента основания.

Ученые звания имели меньше половины преподавателей (26 чел.). Многие получили звания за заслуги в области народного хозяйства. Практически всем ассистентам, многие из которых недавно закончили СибАДИ, звание было присвоено Советом института. Ученые степени имели 5 человек. Первым кандидатом технических наук, направленным в 1934 г. ЦУДорТрансом из Ленинграда в СибАДИ, стал К. Х. Толмачев. После защиты в апреле 1938 г. диссертации в Ленинградском автомобильно-дорожном институте заведующим кафедрой «Изыскания и проектирование дорог» был назначен М. Н. Кудрявцев. На эту же кафедру откомандировали из Ленинграда кандидата технических наук Е. А. Полторанова.

Членов Коммунистической партии среди преподавателей СибАДИ в 1939 г. было 9 человек (менее 17% от их общего количества). Возраст партийцев составлял от 27 до 40 лет. Семь человек были штатными работниками:

четверо не имели ученых званий и степеней, трое являлись доцентами. Членом ВКП(б) был единственный в вузе доктор технических наук, профессор-совместитель И. И. Агроскин. Коммунистами являлись директор СибАДИ и его заместитель, большинство преподавателей социально-гуманитарных наук. Деканы, заведующие кафедрами в партии не состояли. Члены ВКП(б), как проводники государственной идеологии в институтском сообществе, контролировали выполнение всех партийных постановлений, оказывали влияние на принятие важных решений. Именно партком СибАДИ приложил немало усилий для «спасения» института, когда городские власти попытались закрыть в 1935 г. вуз из-за желания высвободить занимаемое им здание.

Становление СибАДИ совпало с усилением внимания советской власти к активизации исследовательской деятельности в высших технических учебных заведениях. Однако в документах за первые два года истории автомобильно-дорожного института сведений о разворачивании научной работы не осталось. Исключением можно считать лишь упоминание об участии преподавателей кафедры социально-экономических наук в конференциях, проводившихся весной 1931 г. в Ленинграде и Новосибирске.

В 1932 г. в СибАДИ был организован научно-исследовательский совет, которому поручались утверждение исследовательских тем, оценка производственного значения разработок кафедр, редактирование и выпуск научных работ. Совет занимался назначением командировок для повышения квалификации ученых, распределением финансов на ведение исследований и экспериментов, премированием за изобретательскую деятельность.¹⁷ Для налаживания научной деятельности в институте были созданы специальные ячейки во главе с заведующими кафедрами.

Советское руководство ставило перед дирекцией вузов и преподавателями задачу «построить учебно-производственные программы в полном соответствии с учебным планом и с отражением последних достижений науки и техники на основе марксистско-ленинской идеологии».¹⁸ В 1933 г. кафедра «Проектирование дорог» обязалась принять участие в проектировании, организации дорожных работ,

¹⁷ См.: Архив СибАДИ. Ф. К-9. Оп. 14. Д. 2. Л. 31.

¹⁸ Архив СибАДИ. Ф. К-9. Оп. 14. Д. 2. Л. 5.

¹⁶ Архив СибАДИ. Ф. К-9. Оп. 14. Д. 1. Л. 20, 520б.

улучшении способов укрепления проезжей части дороги на основе использования местных материалов. Кафедра «Мосты» во главе с ее заведующим К. Х. Толмачевым с 1934 г. планировала разработки проектов современных мостов и труб. Кафедра «Автомобиль и трактор» (заведующий — Г. И. Эйдельсон) наметила работу по созданию газогенераторного двигателя. При этом преподаватели должны были выстраивать индивидуальные планы действий, которые вписывались бы как в направление кафедры и вуза, так и в задачи конкретной отрасли народного хозяйства.

Общим перспективным направлением кафедр дорожно-строительного факультета стало изучение местных материалов с последующим практическим внедрением результатов. Ю. Г. Колпаков, Э. Г. Аппинг и Д. Р. Шкатулов строили опытные участки дорог. Благодаря исследованиям доцента А. Я. Быкова на улицах Омска появились новые дорожные покрытия. Ученые факультета проводили разведку дорожно-строительных материалов: С. Г. Халевин изучал почвенно-грунтовые условия автогужевой линии «Абакан — Таштып — государственная граница», М. Д. Спиридонов — геологические и гидрогеологические особенности поймы реки Иртыш. Преподаватели занимались теоретическим исследованием вопросов разбивки дорожных кривых (труды М. Н. Ивановского, М. Н. Кудрявцева, С. Я. Кулагина).¹⁹ Группа ученых дорожно-строительного факультета успешно работала над возможностью использования кузбасских дегтей в дорожном строительстве.

На кафедрах автомеханического факультета единого направления научной деятельности выработано не было. Исследования преподавателей М. А. Дьячкова («Диаграмма давления, удельного объема и температуры для газов»), М. Н. Киселева («Износ деталей поршневой системы автомобиля и трактора»), М. Д. Львова («Соппротивление роликовых и шариковых опор в поворотных кранах») имели важное практическое значение, но взаимосвязи между ними не прослеживалось.²⁰ Особняком выглядела кафедра «Автомобиль и трактор», коллектив которой по заданию Уфимского моторного завода занимался созданием газогенераторного двигателя.

В 1934 г. преподаватели СибАДИ работали над 12 научными темами, в 1935 г. — над 28 те-

мами. План исследований 1940 г. также содержал 28 тем.²¹

Ряд крупных разработок, над которыми трудились преподаватели института с середины 1930-х гг., удалось завершить в сжатые сроки, что позволило эффективно удовлетворять нужды фронта и тыла в период Великой Отечественной войны. Специальная комиссия Народного комиссариата земледелия СССР утвердила в апреле 1942 г. проект, связанный с переводом машин с нефтяными двигателями на твердое топливо, выполненный научными сотрудниками Сибирского автомобильно-дорожного института, что помогло высвободить тысячи тонн нефти для военных нужд. Еще одна работа, предпринятая учеными СибАДИ для эффективного применения дегтей Кузбасса и внедренная в производство, была высоко оценена руководством страны. За ее выполнение получили государственные награды доценты И. А. Рыбьев и А. Я. Быков.

Несмотря на лозунг «Ни одного научного сотрудника без научной работы», не все преподаватели СибАДИ были вовлечены в научно-исследовательскую деятельность. В конце 1930-х гг. в научной работе участвовало менее половины профессорско-преподавательского состава (26 чел.). О нетерпимом отношении к подобному положению высказался директор института Ф. М. Дробышев, подчеркнув, что среди преподавателей есть и те, что «из года в год сидят над одной и той же темой».²² Тем не менее в завершение первого десятилетия истории вуза В. А. Михальченко защитил диссертацию на соискание ученой степени кандидата технических наук, другие пять сотрудников работали над кандидатскими диссертациями, М. Н. Кудрявцев и К. Х. Толмачев собирали материалы для докторских диссертаций.

Уже к середине 1930-х гг. рядом преподавателей Сибирского автодорожного института были подготовлены научные статьи, в которых подводились итоги исследовательской деятельности. В результате в 1935 г. был издан «Сборник научно-исследовательских работ», включавший две части.²³ Большинство статей имели выраженную практическую направленность. Инженер Э. Г. Аппинг, преподаватели

²¹ См.: Там же. Ф. 701. Оп. 1. Д. 64. Л. 1.

²² Дробышев Ф. М. К 10-летию Сибирского автодорожного института им. В. В. Куйбышева // Труды Сибирского автодорожного института им. В. В. Куйбышева. Омск, 1941. Вып. 5. С. 6.

²³ См.: Сборник научно-исследовательских работ. Омск, 1935. Вып. 1; Сборник научно-исследовательских работ. Омск, 1935. Вып. 2.

¹⁹ См.: ИсА. Ф. 1092. Оп. 1. Д. 220. Л. 4.

²⁰ См.: Там же. Л. 5.

Ю. Г. Колпаков, С. Г. Халевин, М. Д. Спиридонов подготовили работы о дорожно-строительных материалах Западно-Сибирского края. Исследования М. Н. Ивановского и И. Е. Соломатова были посвящены проблемам дорожного строительства. Инженеры М. И. Киселев, М. Д. Львов, доцент Г. К. Бутовский предложили усовершенствования для различных дорожных машин, В. Н. Лебедев и О. Н. Козловский описали приемы эффективного применения приспособлений, используемых при дорожных работах.

Спустя два года были напечатаны следующие две части «Сборника научно-исследовательских работ».²⁴ Первая часть включала десять статей. Помимо направлений, развивавших тематику первого сборника, были опубликованы результаты научных исследований доцента К. Х. Толмачева о проектировании каменных мостов. В статье были даны практические рекомендации для студентов, выполнявших курсовые проекты. Другая проблема, связанная с освещенностью улиц, их санитарным состоянием и влиянием особенностей градостроительства на здоровье городских жителей, была обозначена в статье И. С. Игнатова. Автор второй части сборника геолог М. И. Крот анализировал ископаемые дорожно-строительные материалы на территории Омской области. В работе обобщались обширные порайонные сведения, дополненные результатами собственных изысканий автора, что в дальнейшем позволило ему создать справочник для дорожных работников.

Организовать широкие фундаментальные исследования вузу не позволяла крайне слабая материальная база. Свои научные работы и эксперименты профессорско-преподавательский состав чаще всего производил в вузовских лабораториях. В 1930/1931 уч. г. это были плохо устроенные помещения с оборудованием на сумму 56,8 тыс. руб. В 1932 г. в институте действовали 3 лаборатории с оборудованием на сумму 94,6 тыс. руб.²⁵ Несмотря на то что финансирования всегда недоставало, институту постепенно удалось сделать ценные приобретения, которые помогли преподавателям и студентам осуществлять разнообразные исследования и эксперименты. В 1940 г. действовали 8 лабораторий: физики, химии, дорож-

но-строительных материалов, грунтоведения, электротехники, строительства дорог, автомобильных двигателей и технологии металлов, общая стоимость оборудования которых составила более полумиллиона рублей. Помимо этого при кафедре «Мосты» была создана станция с оборудованием для статических испытаний мостов.

Другой серьезной проблемой в разворачивании научно-исследовательской деятельности было слабое комплектование институтской библиотеки научно-технической литературой. В момент открытия СибАДИ в библиотеке насчитывалось около 3 тыс. книг. Новейшие издания поступали редко. В институте зачастую отсутствовала печатная научно-техническая информация о выполняемой работе в родственных вузах. Сложившееся положение лишь частично могло компенсироваться редкими командировками научных работников.

В завершение первого десятилетия своей истории коллектив СибАДИ стал выступать с инициативами проведения научных конференций. В мае 1940 г. состоялась конференция, посвященная строительству и благоустройству Омска, в которой участвовали как научные работники из различных учреждений страны, так и практики: архитекторы, инженеры, строители, представители городских и партийных структур.²⁶ В ноябре 1940 г. в Омске прошла научно-техническая конференция по актуальным вопросам «автомобилизма и строительства дорог».²⁷

Преподаватели СибАДИ вовлекали в научную работу студентов: в 1935 г. работали пять студенческих кружков, в 1939 г. их насчитывалось 12, в них участвовало более 100 обучающихся в вузе. В студенческих кружках изучались и разрабатывались как теоретические, предназначенные для углубления знаний, так и практические вопросы. На городской молодежной научно-практической конференции, организованной в 1940 г. обкомом ВЛКСМ, студенты автодорожного института выступили с семью докладами, в которых рассматривались проблемы дорожного строительства и развития автодорожного транспорта.²⁸

В конце 1930-х гг. профессорско-преподавательский состав СибАДИ приступил к изданию первых руководств и учебников. Доцент М. Н. Кудрявцев разработал технические

²⁴ См.: Сборник научно-исследовательских работ. Омск, 1937. Вып. 3, ч. 1; Сборник научно-исследовательских работ. Омск, 1937. Вып. 3, ч. 2.

²⁵ См.: Очерки истории СибАДИ. С. 57.

²⁶ См.: Омская правда. 1940. 14 марта. С. 3.

²⁷ См.: Там же. 24 нояб. С. 3.

²⁸ См.: ИСА. Ф. 701. Оп. 1. Д. 64. Л. 11.

правила устройства земляного дорожного полотна, доцент К. Х. Толмачев — технические правила постройки деревянных мостов. М. Н. Кудрявцев совместно с крупным столичным ученым, профессором Г. Д. Дубелиром издали 2 учебника по проектированию автомобильных дорог. Все эти труды были подготовлены по заданиям ГУШосДора в качестве официальных изданий и стали руководствами в дорожных работах и при строительстве мостов.

В 1930-е гг., в период глобальных перемен, охвативших все сферы жизни советского общества, перед наукой были поставлены грандиозные задачи, связанные с модернизацией страны. В орбиту решения этих задач вовлекались все научные учреждения, в том числе высшие учебные заведения. От институтов технического профиля требовалась не только подготовка квалифицированных специалистов, но и решение теоретических и прикладных вопросов, необходимых для успешного развития экономики. Новым стало подчинение научных учреждений, в том числе вузов, промышленным наркоматам для более тесного соединения первых с производством. Решение о передаче автодорожных институтов в ведение ЦУДорТранса (ГУШосДора) способствовало интеграции вузов в народное хозяйство и соответствовало общегосударственной политике. Руководство этого ведомства распространялось на различные сферы жизни институтов, включая их финансирование, кадровую и научную политику.

Сибирский автомобильно-дорожный институт, ставший одним из новых высших технических учебных заведений страны и единст-

венным вузом подобного профиля за Уралом, начинал свою деятельность с преодоления многих трудностей. Негативно сказывались на первоначальном этапе его развития кадровая лихорадка, невысокий профессионализм штата, слабая материально-техническая база, недостаток связей с производством и столичными научными центрами. Функционирование СибАДИ находилось под управлением и контролем центральных и местных властей. Распоряжения об организации в вузе научно-исследовательского совета и внедрении планового начала в вузовскую науку должно было способствовать рациональному использованию технических сил, финансов и материальных средств. Планируя свою деятельность, преподаватели СибАДИ стали объединяться для реализации проектов, связанных чаще всего с решением проблем местного значения. Уровень вузовской науки постепенно поднимался благодаря формированию основного костяка профессорско-преподавательского состава института, расширению научно-исследовательской деятельности. Плоды трудов ученых СибАДИ становились известными и востребованными не только на территории Омска и области, но и за пределами региона. К концу первого десятилетия истории института его преподаватели смогли подготовить не только сотни специалистов для автомобильно-дорожной отрасли, но, привлекая к собственным научным экспериментам и исследованиям студентов, заложили надежный фундамент для формирования кадрового состава и дальнейшего развития вузовской науки. В конце 1930-х гг. среди педагогов появились вчерашние выпускники СибАДИ, которые в будущем станут видными учеными.

Natalia V. Kabakova

Candidate of Historical Sciences, Siberian State Automobile and Road University (Russia, Omsk)
E-mail: natalya-kabakova@rambler.ru

THE 1930S SCIENTIFIC COMMUNITY IN THE FIELD OF HIGHER TECHNICAL EDUCATION (ON THE EXAMPLE OF THE SIBERIAN AUTOMOBILE AND ROAD INSTITUTE)

The article considers the peculiarities of the functioning of the Soviet scientific community in the field of higher technical education in the 1930s. The Siberian Automobile and Road Institute is presented as an example of such activities. During the period of industrialization in the USSR, the demand for scientific research increased significantly, especially in areas that were of priority importance for the modernization of the country. At the same time, a scientific sector began to form, built on an industry principle and associated with production. Science policy, with its pronounced utilitarian character, was under the close attention of the party and state structures. Modernization challenges also affected higher technical education. It was necessary not only to increase the number of institutes that would train personnel for the economy, but also to create scientific sectors

related to production in these educational institutions. At large party forums, the task was set of a qualitative restructuring of higher education institutions, streamlining scientific work, and introducing the planning principle into research work. This policy led to the emergence of road transport institutes transferred to the jurisdiction of the GUSHOSDOR under the NKVD of the USSR. The only higher education institution of this type established in the eastern part of the country was the Siberian Automobile and Road Institute, opened in 1930 in Omsk. This educational institution had to begin its activities in difficult conditions, since there were numerous difficulties associated with recruiting staff, organizing educational and scientific work. The teaching staff of the initial stage of the institute history was heterogeneous in terms of qualifications and work experience in higher educational institutions. Despite the difficulties of the first decade, the institute managed to organize scientific activities aimed at implementing national economic objectives.

Keywords: research activity, industrialization, higher technical educational institutions, Siberian Automobile and Road Institute, teaching staff

REFERENCES

- Alekseyeva Tamara Vasil'yevna, vypuskniki kafedry "PTTM i gidroprivod"* [Alekseeva Tamara Vasilievna, Graduates of the Department "PTTM and Hydraulic Drive"]. Omsk: SibADI Publ., 2013. (in Russ.).
- Bikbulatova G. G., Chernyavskaya N. K. [Omsk State Agrarian University and the Russian Geographical Society — A Century in Individuals]. *Natsional'nyye priority Rossii* [National Priorities of Russia], 2018, no. 2 (29), pp. 17–46. (in Russ.).
- Budarin M. E., Nikolaev P. F., Samosudov V. M. *Omskiy gosudarstvennyy pedagogicheskiy universitet (1932–2000): istoricheskiy ocherk* [Omsk State Pedagogical University (1932–2000): A Historical Essay]. Omsk: OmGPU Publ., 2000. (in Russ.).
- Dolgovalyeva E. A. [Scientific Community of the Late 1910s — the First Half of the 1930s: Theoretical Approaches in Historical Retrospect]. *Steny i mosty VII. Mezhdisciplinarnost': chto ot istorika trebuyet, chto dayet i chego lishayet? Sb. trudov mezhdunar. nauch. konf.* [Walls and Bridges VII. Interdisciplinarity: What does it Require from a Historian, What does it Give and What does it Deprive? Collection of Proceedings of the International Sci. Conf.]. Moscow: RGGU Publ., 2019, pp. 112–122. (in Russ.).
- Dolgovalyeva E. A. [Was there a "Communist" Science? Statistics of Scientists in 1929–1937]. *Sotsiologiya nauki i tekhnologii* [Sociology of Science and Technology], 2017, vol. 8, no. 1, pp. 113–123. (in Russ.).
- Drobyshev F. M. [To the 10th Anniversary of the Siberian Automobile and Road Institute Named After V. V. Kuibyshev]. *Trudy Sibirskogo avtodorozhnogo instituta im. V. V. Kuybysheva* [Proceedings of the Siberian Automobile and Road Institute Named After V. V. Kuibyshev]. Omsk: Omskoye oblastnoye knizhnoye izd-vo Publ., 1941, iss. 5, pp. 3–12. (in Russ.).
- Gusev A. I. [The Beginnings of Academic Science in the Urals, 1932–1939]. *Voprosy istorii yestestvoznaniya i tekhniki* [Studies in the History of Science and Technology], 2014, vol. 35, no. 2, pp. 25–53. (in Russ.).
- Isaenko M. V., Andreeva E. V., Perflyev M. S. *Lyudi i gody: istoriya fakul'teta "Avtomobil'nyye dorogi i mosty" v fotografiyakh, faktakh, vospominaniyakh i v biografyakh lyudey, 1930–2020 gody* [People and Years: The History of the Faculty "Roads and Bridges" in Photographs, Facts, Memories and Biographies of People, 1930–2020]. Omsk: SibADI Publ., 2020. (in Russ.).
- Kabakova N. V. [A Historical Portrait of Teachers and Students of SibADI: 1930s]. *Arkhitektura, stroitel'stvo, transport: materialy mezhdunar. nauch.-praktich. konf. (k 85-letiyu FGBOU VPO "SibADI")* [Architecture, Construction, Transport: Materials of the International Sci. and Pract. Conf. (to the 85th Anniversary of the Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Professional Education "SibADI")]. Omsk: SibADI Publ., 2015, pp. 1652–1658. (in Russ.).
- Kolokolov A. A., Lizunov V. V., Ponomareva G. P., Solov'iev A. A. [Omsk Scientific and Educational Complex and Associations of Scientists in the Prewar Years]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya* [Tomsk State University Journal of History], 2015, no. 2 (34), pp. 59–68. DOI: 10.17223/19988613/34/10 (in Russ.).
- Lakhtin G. A. *Organizatsiya sovetskoy nauki: istoriya i sovremennost'* [Organization of Soviet Science: History and Modernity]. Moscow: Nauka Publ., 1990. (in Russ.).
- Ocherki istorii SibADI* [Essays on the SibADI History]. Omsk: SibADI Publ., 2000. (in Russ.).
- Poberezhnikov I. V. [Modernization in the History of Russia: Trends and Investigation Problems]. *Ural'skiy istoricheskiy vestnik* [Ural Historical Journal], 2017, no. 4 (57), pp. 36–45. (in Russ.).

- Poberezhnikov I. V. [Modernization: Theoretical and Methodological Approaches]. *Ekonomicheskaya istoriya. Obozreniye* [Economic History. Review]. Moscow: MGU Publ., 2002, iss. 8, pp. 146–168. (in Russ.).
- Polyakov L. V. [Methodology of the Study of Russian Modernization]. *Polis. Politicheskiye issledovaniya* [Polis. Political Studies], 1997, no. 3, pp. 5–15. (in Russ.).
- Sbornik nauchno-issledovatel'skikh rabot* [Collection of Scientific Research Works]. Omsk: OmGIZ, 1935, iss. 1. (in Russ.).
- Sbornik nauchno-issledovatel'skikh rabot* [Collection of Scientific Research Works]. Omsk: OmGIZ, 1935, iss. 2. (in Russ.).
- Sbornik nauchno-issledovatel'skikh rabot* [Collection of Scientific Research Works]. Omsk: OmGIZ, 1937, iss. 3, part 1. (in Russ.).
- Sbornik nauchno-issledovatel'skikh rabot* [Collection of Scientific Research Works]. Omsk: OmGIZ, 1937, iss. 3, part 2. (in Russ.).
- Smyk A. F. [History of the Formation of Soviet Automobile and Road Institutes]. *Aktual'nyye problemy istorii yestestvenno-matematicheskikh i tekhnicheskikh nauk i obrazovaniya* [Current Problems in the History of Natural, Mathematical and Technical Sciences and Education]. Elabuga: Elabuhzskiy institut KFU Publ., 2014, pp. 219–222. (in Russ.).
- Stepnov A. O., Nekrylov S. A. [“Proletarianizing” the Soviet Higher School: A Case Study of Tomsk University] *Ural'skiy istoricheskiy vestnik* [Ural Historical Journal], 2023, no. 1 (78), pp. 65–73. DOI: 10.30759/1728-9718-2023-1(78)-65-73 (in Russ.).
- Vlast' i intelligentsiya v sibirskoy provintsii (1933–1937 gody)* [Power and Intelligentsia in the Siberian Province (1933–1937)]. Novosibirsk: “Sova” Publ., 2004. (in Russ.).
- Vlast' i intelligentsiya v sibirskoy provintsii* [Power and Intelligentsia in the Siberian Province]. Novosibirsk: “Sibirskiy uspekh” Publ., 2013. (in Russ.).
- Vlast' i intelligentsiya v sibirskoy provintsii. U istokov sovetskoj modernizatsii. 1926–1932* [Power and Intelligentsia in the Siberian Province. At the Origins of Soviet Modernization. 1926–1932]. Novosibirsk: IAE SO RAN Publ., 1999. (in Russ.).
- Vodichev E. G. [Science and Higher School: Dichotomy of the Mobilization Paradigm]. *Idei i idealy* [Ideas and Ideals], 2019, vol. 11, no. 3, part 1, pp. 58–78. DOI: 10.17212/2075-0862-2019-11.3.1-58-78 (in Russ.).

Для цитирования: Кабакова Н. В. Научное сообщество в сфере высшего технического образования в 1930-е гг. (на примере Сибирского автомобильно-дорожного института) // Уральский исторический вестник. 2023. № 4 (81). С. 96–105. DOI: 10.30759/1728-9718-2023-4(81)-96-105.

For citation: Kabakova N. V. The 1930s Scientific Community in the Field of Higher Technical Education (On the Example of the Siberian Automobile and Road Institute) // Ural Historical Journal, 2023, no. 4 (81), pp. 96–105. DOI: 10.30759/1728-9718-2023-4(81)-96-105.