

Журналу ВНИИЖТ — 80 лет! Часть I. Военные годы

А. Б. КОСАРЕВ, О. Н. РИМСКАЯ, И. В. АНОХОВ, И. В. СИРОТЕНКО

Акционерное общество «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» (АО «ВНИИЖТ»), Москва, 129626, Россия

Аннотация. Развитие железнодорожной отрасли зависит от труда многих инженеров и ученых, которые осваивают передовые технические и технологические рубежи. Результаты их труда требуют экспериментальной проверки на местах силами специалистов, техников и инженеров. В то же время при системной постановке дела проведению экспериментов должны предшествовать обсуждение и научная дискуссия. Заочным форматом такой дискуссии призван служить научно-технический журнал.

В 2022 году наш журнал будет отмечать 80-летие. Он был создан распоряжением Политуправления Народного комиссариата путей сообщения СССР в 1942 г., в самый разгар Великой Отечественной войны. Государство возложило на наш журнал очень важную миссию — концентрация и распространение опыта восстановления поврежденных путей сообщения и выработка новых технологий железнодорожной транспортировки военных грузов и личного состава. Такая предельная практическая направленность и острая нужда в эмпирических знаниях отразилась и на выборе первоначального названия журнала — «Техника железных дорог».

С момента создания журнала сотрудники редакции стремились выполнять возложенную на него миссию и поддерживать высокий уровень отечественной железнодорожной науки.

В восьмидесятилетней истории журнала ВНИИЖТ можно выделить несколько этапов. В данной статье представлен анализ первого этапа — этапа военных лет.

Ключевые слова: научный журнал; техника железных дорог; Вестник ВНИИЖТ; ЦНИИ; МПС

Введение. Журнал был создан приказом директора Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта от 1 июня 1942 г. в соответствии с распоряжением Политуправления Народного комиссариата путей сообщения СССР и первоначально носил название «Техника железных дорог», которое сохранялось вплоть до 1956 г. (фото 1).

На момент своего создания журнал «Техника железных дорог» был, по сути, единственным техническим журналом на железнодорожном транспорте, потому что другой журнал — «Железнодорожный транспорт» — нельзя было «назвать техническим журналом, это скорее экономический журнал или технико-экономический журнал» [1, с. 1]. Таким образом, созданный в 1942 г. журнал ВНИИЖТ «закрывал» целый пласт железнодорожной науки, соединяя научную теорию и инженерную практику.

Журнал стал органом, с помощью которого институт доносил до специалистов, ученых и руководителей

отрасли результаты своих научных работ для железнодорожного транспорта, выполнявшего жизненно важные для страны задачи военного времени.

Директор института Тигран Сергеевич Хачатуров полагал, что журнал «Техника железных дорог» по своему профилю соответствовал ведущим журналам других отраслей, таких как журналы «Электричество», «Сталь», «Горный журнал». Журнал «Техника железных дорог» — это «тип советского научно-технического журнала, рассчитанный на инженерно-научных работников, на работников высокой квалификации» [1, с. 2]. В то же время редакция пыталась представить журнал как «трибуну передовой научно-исследовательской мысли», не рассматривая его «только как внутренний орган Научно-исследовательского института» [1, с. 1].

Редакция ставила задачей журнала освещение основных вопросов научно-исследовательской работы и достижений производства в отрасли:

- обеспечения бесперебойной работы железных дорог в условиях военного времени;
- форсированного строительства и восстановления сооружений и устройств железнодорожного транспорта;
- повышения срока службы деталей подвижного состава, механизмов и оборудования;
- организации развертывания местных производственных баз и ресурсов для нужд железнодорожного транспорта и пр.

Журнал был рассчитан на научных работников и инженеров-производственников железнодорожного транспорта, а также преподавателей и студентов транспортных вузов.

Техника железных дорог. Ташкент, ул. Гоголевская, д. 108. Здесь в 1942 г. в здании Управления Ташкентской железной дороги информационно-издательской группой эвакуированного из Москвы Центрального научно-исследовательского института Народного комиссариата путей сообщения СССР (прежнее название Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта) был издан первый выпуск (№ 1–2) нашего журнала с названием «Техника железных дорог» (фото 2).

Появление журнала в суровое военное время свидетельствовало об исключительно важном значении,

которое государство придавало восстановлению и развитию железнодорожного транспорта. Именно благодаря железным дорогам, связавшим между собой главные экономические районы страны, в которые были эвакуированы крупные производственные предприятия, сохранилась целостность всего народнохозяйственного комплекса, было обеспечено непрерывное снабжение армии техникой и вооружением.

Коллективом института в короткое время было создано первое в стране периодическое научное издание, в котором на научной основе разбирались проблемы железнодорожного транспорта и предлагались методы их решения. Необходимость такого издания была продиктована дефицитом квалифицированных кадров и требованиями оперативного распространения полезного опыта в военной обстановке.

У истоков журнала стояли крупнейшие ученые железнодорожного транспорта, академики Академии наук СССР Тигран Сергеевич Хачатуров (фото 3) и Сергей Петрович Сыромятников (фото 4).

В момент создания журнала завершалась военная операция по разгрому гитлеровских войск под Москвой, положение на фронтах оставалось тяжелым. Тем не менее тематика статей была очень оптимистичной, между строк читается уверенность в скорой победе.

Первый выпуск открывается передовой статьей «Боевые задачи транспортной науки», в которой редакция заявляла, что необходима «боевая перестройка на военный лад всей системы Советского государства. Все силы страны должны быть сконцентрированы для скорейшей победы над врагом и для быстрейшего восстановления народного хозяйства в отдельных районах нашей любимой Родины, освобождаемых от немецких оккупантов... Не может быть сейчас более почетных задач для советской науки, как оказание активной помощи фронту. Тематика каждого советского работника науки должна быть подчинена интересам этого дела, вся научная деятельность наших исследовательских институтов должна вытекать из боевых задач Красной армии, предъявляющих огромные требования к транспорту, промышленности и сельскому хозяйству» [2, с. 1].

В статье выделяется круг первоочередных задач железнодорожного транспорта: «...дальнейшее обеспечение бесперебойных перевозок в тылу и на фронте, быстрое восстановление разрушенных участков и целых линий, экономное расходование металла, топлива, дефицитных материалов, предельное использование местных и внутренних ресурсов. В то же время нельзя забывать и неотложных задач серьезной подготовки к предстоящему в самом ближайшем будущем воссозданию и капитальному восстановлению разрушенных участков железнодорожной сети и реконструкции всех отраслей железнодорожного хозяйства на новой технической базе» [2, с. 1]. Одновременно с этим признается

Фото 1. Обложка первого выпуска журнала

Photo 1. Cover of the first issue of the journal



и необходимость новых усилий: «Транспортная наука в большом долгу перед железнодорожным транспортом. Ряд важнейших проблем — экономии топлива на паровозах, усовершенствования подвижного состава, безогневой заправки паровозов, механизации погрузочно-разгрузочных работ и многие другие проблемы разрабатывались годами и исключительно медленно внедрялись в практику работы железных дорог» [2, с. 1–2].

В таком же духе написана и вторая статья из этого номера журнала на тему «Этапность восстановления железных дорог», подготовленная членом-корреспондентом Академии наук СССР



Фото 2. Здание Управления Ташкентской железной дороги, в котором временно располагался Центральный научно-исследовательский институт Народного комиссариата путей сообщения СССР (Ташкент, ул. Гоголевская, д. 108)

Photo 2. Building of the Tashkent Railway Administration, which temporarily housed the Central Research Institute of the USSR People's Commissariat of Railways (Tashkent, Gogolevskaya st., 108)



Фото 3. Т. С. Хачатуров, выдающийся ученый-экономист, д-р экон. наук, профессор, академик АН СССР (1906–1989)

Photo 3. T. S. Khachaturov, an outstanding scientist-economist, Doctor of Economics Sciences, Professor, Academician of the USSR Academy of Sciences (1906–1989)



Фото 4. С. П. Сыромятников, крупный ученый в области паровозостроения и теплотехники, д-р техн. наук, профессор, академик АН СССР, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, лауреат Государственной премии СССР (1891–1951)

Photo 4. S. P. Syromyatnikov, a prominent scientist in the field of steam locomotive construction and heat engineering, Dr. Tech. Sciences, Professor, Academician of the Academy of Sciences of the USSR, Honored Worker of Science and Technology of the RSFSR, Laureate of the State Prize of the USSR (1891–1951)

А. В. Гориновым. Он отмечает маневренный характер войны и исключительное значение железнодорожных путей сообщения для успешных военных действий. В этой связи Научно-исследовательским институтом железнодорожного транспорта была проведена «большая работа по установлению методов использования деформированного рельсового и мостового металла и по изучению технических свойств этого металла после его исправления. Уже законченные в значительной степени лабораторные исследования этого вопроса доказали полную возможность широкого использования металла после правки не только изогнутых, но и скрученных рельсов» [3, с. 6].

Второй выпуск журнала открывала статья академика Академии наук СССР В. Н. Образцова на тему «Методы ликвидации последствий перерывов и задержек движения поездов», а также программная статья А. В. Горинова «Развернуть научную работу на железных дорогах». В целом публикации 1940-х гг. отличаются своей предельной практичностью и детальностью описаний, позволяющими читателю непосредственно применять технологии в деле. За теоретическими выкладками обязательно следовали инструкции по использованию: пошаговый алгоритм восстановления железнодорожных объектов без обычных для ны-

нешних статей выводов и списка литературы. Типичные названия статей, диктуемые тяжелой обстановкой того времени: «Заменители вагонных смазок», «Чем заменять дефицитные антинакипины?», «Повышение мощности паровых вертикальных котлов», «Опыт повторного восстановления разрушенного моста» и др.

Редакция стремилась обеспечить «целестремленность каждого номера нашего журнала» [1, с. 1], выстраивая его так, чтобы он был интересен для работников всех сфер железнодорожного хозяйства. В одном номере могли быть статьи по паровозам, вагонам, путевому хозяйству, механизации и др. Появлялись все новые рубрики: «Обмен опытом», «Изобретательство и рационализация», «Книжная полка», «За рубежом», «По страницам иностранных журналов», «Информация и хроника», «Критика и библиография», «Новинки технической литературы», «В отделениях и лабораториях ЦНИИ НКПС», «Письма с линии», «По научно-корреспондентским пунктам ЦНИИ».

Редакция журнала пыталась найти собственный формат и стиль, что выразилось в том числе и в изменении обложек номеров журнала за военные годы (фото 5).

Даже в обстановке военного времени предпринимались попытки организовать на страницах журнала научную дискуссию. Так, по ряду статей дополнительно печатались материалы с замечаниями и дополнениями редакции, в которых она выражала свое мнение (фото 6).

Фактически заметки «От редакции» выполняли функцию рецензирования, так как в условиях военного времени привлечь рецензентов к полноценной оценке статей не всегда было возможно.

В целом журнал непрерывно перестраивался. «Если прежде материал, печатавшийся в журнале, носил в значительной мере случайный характер, темы, которые печатались в одном номере, были мало друг с другом связаны» [1, с. 2], то далее выпуски стали более акцентированными — в одном номере подбиралось 3–4 статьи по схожим объектам исследования, например: вопросы путевого хозяйства, механизация, резервы и др.

Если та или иная статья вызывала спор, то в одном из номеров могла помещаться дискуссионная или даже критическая статья. Кроме того, нередко редакция помещала примечание о несогласии с автором [1, с. 10].

Регулярно обсуждался вопрос о стимулировании авторов статей. Авторы статей, напечатанных в журнале «Техника железных дорог», получали гонорар, величина которого зависела от объема статьи. Член редколлегии Е. В. Михальцев отмечал: «В прежние годы печатался во всех журналах, но я не очень твердо представляю период, когда бы там ничего не платили. Наша позиция все время такая, что гонорар не

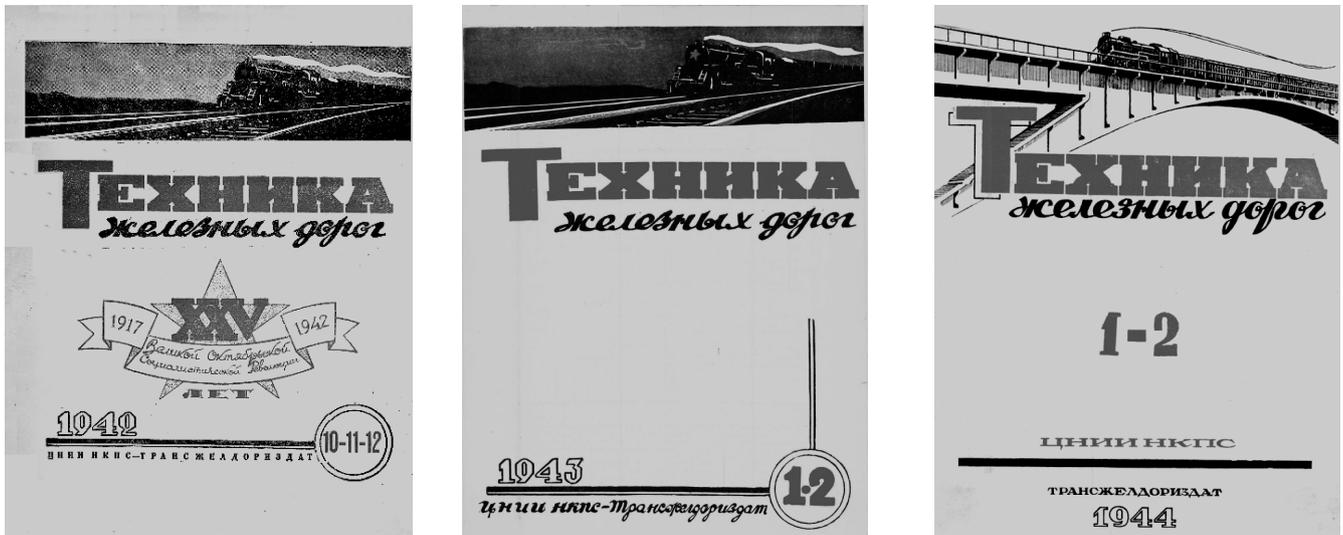


Фото 5. Обложки журнала «Техника железных дорог» военных лет
Photo 5. Covers of the journal “Railways Engineering” of the war years

рассматривается как источник заработка» [1, с. 16]. Вместе с тем предлагалось: «...к статьям редакция должна подходить более требовательно..., чтобы были конкретные выводы, которые давали бы возможность направлять работу людей» [1, с. 17].

Задача, которая решалась редакцией с переменным успехом, — это привлечение авторов из сферы практического производства. Т. С. Хачатуров обращал

внимание на совещании редколлегии журнала: «Мы ищем на производстве постановки и иногда решения именно серьезных технических вопросов, которые были бы интересны работникам высокой квалификации, на которых рассчитан наш журнал. Мы считаем, что наука творится не только в стенах института, она творится на производстве, источники производства заслуживают внимания научных работников, и это

ОТ РЕДАКЦИИ

Центральное управление движения НКПС, рассмотрев предложение бригады ЦНИИ, которое описано в статье инж. Б. В. Боцманова, считает, что вопрос об упорядочении информации о подходах поездов на дорогах поставлен правильно и своевременно. Предложенная бригадой ЦНИИ информационная карточка взамен телеграммы-натурки значительно облегчает передачу необходимых сведений по телеграфу, но, по мнению Управления движения, карточка всё же полностью не заменяет телеграмму-натурку и может быть использована для информации между отделениями движения и как краткая информация для оперативного планирования работы составителей по формированию поездов.

Редакция ожидает отзывов с мест по затронутому вопросу.

ОТ РЕДАКЦИИ

Попытка определения истинных значений температур в паровой топке опытным путём, произведённая П. А. Гурским впервые в нашей паровой теплотехнике, представляет большой интерес и имеет практическое значение. Следует лишь отметить, что введение только однократного экранирования термомпар полностью не исключает ошибок в показаниях термомпар. Указанное обстоятельство следует учесть в дальнейших исследованиях в этой области.

ОТ РЕДАКЦИИ

Критерий оптимального срока службы паровозов, предложенный автором, не учитывает влияния отдалённости капитальных затрат и эксплуатационных расходов. Если отнестись расходы к начальному моменту расчёта, условие минимума приведённых расходов за весь период эксплуатации паровоза выразится:

$$S_{\text{кан}} + S_{\text{р,м}} = \frac{A}{n} \left[\int_0^n \frac{dt}{t \Delta t} + \Delta \int_0^n \frac{(n-t) dt}{t \Delta t} \right] + \int_0^n \frac{R_t dt}{t \Delta t} = \text{минимум,}$$

где A — стоимость паровоза; R_t — стоимость ремонта t -го года; n — срок службы паровоза; Δ — норма увеличения воспроизводства основных фондов народного хозяйства.

Учёт отдалённости капитальных затрат и эксплуатационных расходов должен привести к некоторому удлинению оптимального срока службы паровоза.

ОТ РЕДАКЦИИ

Вопрос о правильном выборе размеров конусных насадков весьма актуален и требует серьёзного внимания работников железнодорожного транспорта. В публикуемой статье А. В. Касьянова приведены материалы по этому вопросу в условиях сжигания подмосковных углей.

Соглашаясь с конечными выводами автора, редакция отмечает, что изменение к. п. д. котла в 13% (относительных) при сравнительно незначительной разнице в размерах конусных насадков ($d = 60 \div 63 \text{ мм}$) представляется мало вероятным; очевидно, существенное влияние здесь оказало и качество угля.

Фото 6. Заметки «От редакции»
Photo 6. Notes “From the Editorial Staff”

Советские железнодорожники! Самоотверженной и четкой работой обеспечивайте успех наступления Красной армии! Организуйте быстрое продвижение поездов с войсками, военными и народнохозяйственными грузами! Неустанно крепите воинскую дисциплину на железных дорогах! Быстрее восстанавливайте разрушенные немцами железнодорожные пути, мосты и постройки, водоснабжение и связь!

[Из призывов ЦК ВКП(б) к 1 мая 1944 г.]

Фото 7. Воспитательная функция журнала военных лет
Photo 7. Educational function of the journal of the war years

желательно отражать на страницах нашего журнала» [1, с. 3].

Журнал выполнял не только научно-просветительскую функцию, но и воспитательную (фото 7).

От военных лет к периоду восстановления. Завершение Великой Отечественной войны и переход к восстановлению страны потребовали и обновления политики журнала. Редакция пришла к выводу, что журнал должен носить не узко институтский характер, а отражать достижения всей железнодорожной науки страны в целом. Членами редколлегии в разных формах подчеркивалось, что «журнал «Техника железных дорог» все-таки должен быть журналом, который представлял бы трибуну передовой научно-исследовательской мысли. Мы считаем, что этот журнал не должен являться только журналом Научно-исследовательского института» [1, с. 17].

Кроме того, признавалось необходимым «ставить теоретические и технические проблемы, которые ждут своего разрешения и у нас в пределах Института, и в других научно-исследовательских органах» [1, с. 2]. Вместе с тем член редколлегии М. Т. Членов отмечал, что «надо писать так, чтобы побольше было мысли, поменьше философии и поменьше рассуждений. Тогда имелась бы возможность помещать больше статей в том же журнале» [1, с. 14]. Тем не менее благодаря принципиальной позиции руководства института, а также других членов редколлегии удалось отстоять научный характер журнала «Техника желез-

ных дорог», направление его развития как научного периодического издания.

Чрезвычайное внимание в послевоенный период уделялось библиографии статей, «чтобы каждый читатель знал, что он, просмотрев соответствующий отдел, знает все то серьезное и капитальное, что охватывает данную область» [1, с. 1].

Однако не у всех современников вызывала понимание политика журнала, объем и качество публикуемых материалов, способ подачи научных результатов. Так, в газете «Гудок» (выпуск № 138 (7119) от 13 ноября 1946 г.) вышла критическая статья А. Малухина «В стороне от важнейших вопросов технической политики» [4], посвященная работе журнала «Техника железных дорог» (фото 8).

Статья обращена к широкому кругу читателей, большая часть которых не держала в руках критикуемый журнал, и была написана в поучительном тоне: большинство замечаний начиналось со слов «нет», «отсутствует». Появление такой статьи можно понимать как косвенное выражение недовольства публикациями в журнале со стороны руководства Министерства путей сообщения.

Вот основные тезисы статьи А. Малухина:

- «Журнал оторван от жизни министерства, округов, дорог. Для него характерны случайность и отвлеченность тематики. Статьи посвящены узко производственным, цеховым вопросам». В качестве примера приводится статья В. Н. Данилова [5], А. Е. Аснина и др.
- «Нет передовых статей. Очень скудное, камерное обсуждение важных тем. Нет дискуссий по техническим вопросам». (Публикация мнений редакции и рецензентов, о чем было сказано выше, — это и есть дискуссия. Превращение же любого журнала в трибуну для споров на научно-технические темы не принято по принципиальным соображениям даже сейчас, 75 лет спустя.)

- «Освещение иностранного опыта — нет творческого отбора технических образцов, приводятся показатели без учета пороков капиталистической системы. Советская техника оказывается изображаемой в кривом зеркале».



Фото 8. Статья А. Малухина в газете «Гудок» (выпуск № 138 (7119) от 13 ноября 1946 г.)

Photo 8. Article by A. Malukhin in the newspaper "Gudok" (issue No. 138 (7119) of November 13, 1946)



В. Ф. Егорченко,
д-р техн. наук, профессор
(1892–1952)



Т. С. Хачатуров,
1945 г.



Н. П. Шапов,
выдающийся ученый в области
транспортного металловедения и
сопротивления материалов,
заслуженный деятель науки и
техники РСФСР,
д-р техн. наук, профессор
(1896–1968)

Егорченко В. Ф.: Что касается содержания (журнала), я против ничего не имею. Полагаю, что содержание очень хорошее.

Хачатуров Т. С.: А Вы читали статью в «Гудке», в которой предъявлен ряд серьезных обвинений?

Егорченко В. Ф.: Статья неправильная. Меня пугает, что имеется конкуренция между двумя журналами (имеются в виду журналы «Техника железных дорог» и «Железнодорожный транспорт» — прим. авт.). Я не вижу в статье того, что можно было бы взять и подправить наш журнал. Я полезного там не нашел ничего.

Шапов Н. П.: Мне кажется, не стоит на эту статью возражать по пунктам. Это было бы сделать очень легко, ибо она, надо прямо сказать, слаба в том отношении, что она чрезвычайно уязвима. <...> Мне кажется, что основная ее ошибка в том, что автор, хотя об этом не говорится, но сознательная или бессознательная цель автора — это добиться того, чтобы этот журнал перестал быть органом Института. <...> И вот моя точка зрения такова, что основным дефектом нашего журнала является то, что он слишком мало похож на орган Института, и даже слишком много похож на тот журнал, который хотел бы иметь автор статьи в «Гудке».

Фото 9. Фрагмент стенограммы совещания редколлегии, ноябрь 1946 г. [1, с. 5]
Photo 9. Fragment of the transcript of the editorial board meeting, November 1946 [1, p. 5]

• «Необъективность подхода к освещению новой отечественной техники, нет критики и самокритики». Здесь А. Малухиным приведен пример публикации «в хвалебном тоне» о результатах испытаний паровоза 1-5-0, при этом не был указан его конструктивный недостаток — неблагоприятное воздействие на путь при движении тендером вперед.

• Завершающий и главный тезис: «Основной авторский актив журнала — сотрудники института. Все, что принадлежит их перу, принимается редакцией безоговорочно. Научные споры, которые происходят за пределами ЦНИИ, находят в журнале одностороннее освещение: он отражает точку зрения лишь узкой группы специалистов».

В ноябре того же года состоялось совещание редколлегии журнала, посвященное содержанию журнала, его направленности, предложениям по повы-

шению качества журнала. Вел совещание главный редактор, директор института Т. С. Хачатуров.

В ходе обсуждения, конечно, затрагивались и вопросы, поднятые в публикации «Гудка» (фото 9).

На совещании Н. П. Шапов отметил, что конечно нужен железнодорожный журнал популярный, с широким охватом тем, но для этого не нужно закрывать наш журнал — орган института: «Это не означает, что в нем должны публиковаться работы только сотрудников. Возьмите, например, журнал «Техническая физика» одного из институтов Академии наук. <...> Каждый автор, у которого есть серьезные изыскания в своей области знаний, постарается опубликовать свой материал в этом журнале» [1, с. 6]. «Что нужно добиться в нашем журнале? Нужно добиться публикации подлинно научных статей. <...> Совершенно необходимо печатать статьи научно-теоретического

порядка. Нужно учиться излагать мысли коротко, как в статьях в лучших зарубежных журналах» [1, с. 6].

Н. П. Шапов, касаясь упомянутой статьи В. Н. Данилова, отметил, что «со взглядами тов. Данилова не согласен, считаю, что он идет не по правильному пути с точки зрения расчета рельсов, ... и все-таки я был страшно обижен и за себя, и за науку, и за свою дисциплину. Какая же статья более актуальная!» [1, с. 6].

В своем выступлении Н.П. Шапов обратил внимание и на дальнейшее развитие журнала и поставил вопрос о необходимости аннотирования статей, в том числе на иностранных языках, что выглядит крайне передовым для того времени (1946 г.): «Было бы очень хорошо давать аннотацию на одном из иностранных языков, потому что мы могли бы рассылать наш журнал, если это будет признано возможным, целому ряду различных заграничных организаций и получать в порядке обмена иностранную литературу, не затрачивая на это валюты» [1, с. 7]. Также он отметил чрезвычайную важность библиографии к статьям: «Библиографию, мне кажется, нужно помещать чрезвычайно серьезную» [1, с. 8] — и рекомендовал для помощи авторам в составлении библиографических ссылок создать специальный отдел с высококвалифицированными сотрудниками, знающими иностранные языки.

Как видим, редакцией журнала ставились задачи, которые вполне актуальны и сегодня. Более того, спустя 75 лет мы заново переосмысливаем и придаем все возрастающую важность и структурированию статей, и корректности библиографии, и аннотациям на английском языке.

И в наши дни справедливы слова Т. С. Хачатурова: «Нам нужно выше поднять научно-технический уровень журнала. Нам нужно смелее печатать статьи, которые широкому читателю могут показаться и не совсем понятными. Но наш журнал рассчитан на то,

чтобы двигать науку вперед, нам нужно не смущаться этим и подобно тому, как вы видите в других технических журналах, смелее печатать в нашем журнале теоретические статьи» [1, с. 4].

Заключение. Военный период задал вектор развития журнала на десятилетия вперед: ориентация на потребности страны, опережающее развитие железных дорог, превращение науки в практические результаты.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Стенограмма совещания редколлегии журнала «Техника железных дорог» от 25 ноября 1946 г. // РГА в г. Самаре. Ф. Р-129. Оп. 1–6. Ед. хр. 170. Л. 1–16.
2. Боевые задачи транспортной науки // Техника железных дорог. 1942. № 1–2. С. 1–3.
3. Горин А. В. Этапность восстановления железных дорог // Техника железных дорог. 1942. № 1–2. С. 4–7.
4. Малухин А. В стороне от вопросов технической политики // Гудок. 1946. 13 нояб. (№ 138). С. 3.
5. Данилов В. Н. Нелинейный расчет рельсов методом припасования // Техника железных дорог. 1946. № 2–3. С. 13–17.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

КОСАРЕВ Александр Борисович, д-р техн. наук, профессор, первый заместитель генерального директора, АО «ВНИИЖТ»

РИМСКАЯ Ольга Николаевна, канд. экон. наук, доцент, руководитель научно-образовательного комплекса, АО «ВНИИЖТ»

АНОХОВ Игорь Васильевич, канд. экон. наук, доцент, заместитель начальника, научно-издательский отдел, АО «ВНИИЖТ»

СИРОТЕНКО Игорь Васильевич, канд. техн. наук, научный редактор, научно-издательский отдел, АО «ВНИИЖТ»

Статья поступила в редакцию 22.11.2021 г., поступление рецензии 29.11.2021 г., принята к публикации 29.11.2021 г.

Для цитирования: Журналу ВНИИЖТ — 80 лет! Часть I. Военные годы / А. Б. Косарев [и др.] // Вестник научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (Вестник ВНИИЖТ). 2021. Т. 80. № 6. С. 366–373. DOI: <https://dx.doi.org/10.21780/2223-9731-2021-80-6-366-373>.

VNIIZHT Scientific Journal celebrates 80th anniversary! Part I. The war years

A. B. KOSAREV, O. N. RIMSKAYA, I. V. ANOKHOV, I. V. SIROTENKO

Joint Stock Company Railway Research Institute (JSC “VNIIZHT”), Moscow, 129626, Russia

Abstract. Development of the railway industry depends on the work of many engineers and scientists who master the advanced technical and technological frontiers. The results of their work require experimental verification by specialists, technicians and engineers in the field. At the same time, in a systematic setting of the case, the conduct of experiments should be preceded by discussion and scientific discussion. A scientific and technical

journal is intended to serve as an absentee format for such a discussion.

In 2022, our magazine will celebrate its 80th anniversary. It was created by the order of the Political Administration of the People's Commissariat of Railways of the USSR in 1942, in the midst of the Great Patriotic War. The state entrusted our journal with a very important mission — concentration and dissemination of expe-

rience in the restoration of damaged communication lines and development of new technologies for military freight and passenger railway transportation. This extreme practical orientation and an urgent need for empirical knowledge was reflected in the choice of the original name of the journal — “Railways engineering”.

Since the creation of the journal, the editorial staff have striven to fulfill the mission entrusted to it and to maintain a high level of domestic railway science.

Several stages can be distinguished in the eighty-year history of the VNIIZHT scientific journal. This article presents an analysis of the first stage — the stage of the war years.

Keywords: scientific journal; railway engineering; VNIIZHT Scientific Journal; Central Research Institute; Ministry of Railways

DOI: <https://dx.doi.org/10.21780/2223-9731-2021-80-6-366-373>

REFERENCES

1. *Transcript of the meeting of the editorial board of the journal “Railways Engineering” dated November 25, 1946.* Russian State Archive in Samara. F. R-129, Op. 1-6, unit hold. 170, sheet 1–16 (in Russ.).

2. *Boevye zadachi transportnoy nauki* [Combat tasks of transport science]. *Tekhnika zheleznykh dorog* [Railways Engineering], 1942, no. 1–2, pp. 1–3.

3. Gorinov A.V. *Etapnost' vosstanovleniya zheleznykh dorog* [Stages of restoration of railways]. *Tekhnika zheleznykh dorog* [Railways Engineering], 1942, no. 1–2, pp. 4–7.

4. Malukhin A. *V storone ot voprosov tekhnicheskoy politiki* [Aside from technical policy issues]. *Gudok*, 1946, no. 138, p. 3.

5. Danilov V.N. *Nelineynyy raschet rel'sov metodom pripasovaniya* [Nonlinear calculation of rails by the fit method]. *Tekhnika zheleznykh dorog* [Railways Engineering], 1946, no. 2–3, pp. 13–17.

ABOUT THE AUTHORS

Aleksander B. KOSAREV,

Dr. Sci. (Eng.), Professor, First Deputy General Director, JSC “VNIIZHT”

Ol'ga N. RIMSKAYA,

Cand. Sci. (Econ.), Associate Professor, Head of the Scientific and Educational Complex, JSC “VNIIZHT”

Igor' V. ANOKHOV,

Cand. Sci. (Econ.), Associate Professor, Deputy Head, Scientific Publishing Department, JSC “VNIIZHT”

Igor' V. SIROTENKO,

Cand. Sci. (Eng.), Scientific Editor, Scientific Publishing Department, JSC “VNIIZHT”

Received 22.11.2021

Review received 29.11.2021

Accepted 29.11.2021

■ E-mail: Anokhov.Igor@vniizht.ru (I. V. Anokhov)

For citation: Kosarev A. B., Rimsкая O. N., Anokhov I. V., Sirotenko I. V. VNIIZHT Scientific Journal celebrates 80th anniversary! Part I. The war years // Russian Railway Science. 2021. 80 (6): 366–373 (In Russ.). DOI: <https://doi.org/10.21780/2223-9731-2021-80-6-366-373>.

ПОДПИСКА

«Вестник ВНИИЖТ» ГДЕ подписаться?

Подписку на научно-технический журнал «Вестник научно-исследовательского института железнодорожного транспорта» («Вестник ВНИИЖТ») можно оформить в любом почтовом отделении связи по Объединенному каталогу «Пресса России», том 1 или агентствах по распространению печатных изданий «Урал-Пресс», АРЗИ и др.

Подписной индекс журнала — 70116.

Также можно оформить подписку (годовую и полугодовую) на договорных условиях в редакции. Адрес редакции журнала: 129626, Москва, 3-я Мытищинская ул., д. 10, тел.: +7 (495) 602-84-56, e-mail: journal@vniizht.ru. Информация о подписке размещена на сайте журнала www.journal-vniizht.ru.

Подписчики стран ближнего и дальнего зарубежья могут оформить подписку на журнал «Вестник ВНИИЖТ» в агентстве «Урал-Пресс» (Ural-Press, export@ural-press.ru).