

Научная статья

УДК 002.6.048.26

DOI: 10.21780/2223-9731-2022-81-2-189-202

EDN: <https://elibrary.ru/uxkjjj>



ЖУРНАЛУ ВНИИЖТ – 80 ЛЕТ! ЧАСТЬ II. ПОБЕДА, ПОСЛЕВОЕННОЕ ВОССТАНОВЛЕНИЕ И СОВРЕМЕННОЕ РАЗВИТИЕ

А. Б. Косарев, О. Н. Римская, И. В. Анохов✉, И. В. Сиротенко

Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ),
Москва, Российская Федерация

АННОТАЦИЯ

Введение. Каждый состоявшийся научный журнал должен соответствовать запросам читателей и требованиям своего времени. Это, в свою очередь, становится возможным, если журнал непрерывно развивается, выполняя свою главную миссию: увеличение доступных обществу научных знаний, в том числе через организацию содержательного научного дискурса на своих страницах. Целью данной статьи является исследование истории развития журнала «Техника железных дорог» после Победы в Великой Отечественной войне, когда на первый план вышли задачи послевоенного восстановления хозяйства и интенсивного развития путей сообщения на основе передовых научных знаний. Статья завершается оценкой нынешнего состояния журнала и дальнейших перспектив его развития.

Материалы и методы. В статье использованы исторический, аналитический и логический методы научного познания.

Результаты. Архивные данные журнала «Техника железных дорог» свидетельствуют о произошедших серьезных изменениях в научной журналистике. Редакция журнала постоянно искала новые способы взаимодействия с читателями, оптимизировала формат издания, уточняла рубрики и др. В конечном счете это нашло выражение в переименовании журнала: с 1956 г. журнал «Техника железных дорог» стал носить название «Вестник Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта». В значительной мере это было связано с коренными преобразованиями в деятельности издателя — Центрального научно-исследовательского института Народного комиссариата путей сообщения СССР.

Обсуждение и заключение. Исследование истории ведущего печатного органа железнодорожной науки страны позволило сделать выводы о состоянии науки, о поставленных государством целях и об эпохе в целом.

Данная публикация является заключительной частью статьи, посвященной 80-летию журнала. Часть 1. Военные годы см. в Т. 80, № 6.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: научный журнал, техника железных дорог, Вестник Научно-исследовательского института железнодорожного транспорта, ЦНИИ, МПС

Благодарности: авторы статьи выражают признательность Российскому государственному архиву в г. Самаре за предоставленные архивные документы.

Для цитирования: Косарев А. Б., Римская О. Н., Анохов И. В., Сиротенко И. В. Журналу ВНИИЖТ — 80 лет! Часть II. Победа, послевоенное восстановление и современное развитие // Вестник Научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (Вестник ВНИИЖТ). 2022. Т. 81, № 2. С. 189–202. <https://doi.org/10.21780/2223-9731-2022-81-2-189-202>.



VNIIZHT: YESTERDAY, TODAY, TOMORROW

Original article

UDK 002.6.048.26

DOI: 10.21780/2223-9731-2022-81-2-189-202

EDN: <https://elibrary.ru/uxkjju>



VNIIZHT SCIENTIFIC JOURNAL CELEBRATES 80th ANNIVERSARY! PART II. VICTORY, POST-WAR RECOVERY AND MODERN DEVELOPMENT

Alexander B. Kosarev, Ol'ga N. Rimskaya,
Igor' V. Anokhov ✉, Igor' V. Sirotenko

Railway Research Institute,
Moscow, Russian Federation

ABSTRACT

Introduction. Each scientific journal should meet the needs of its readers and the imperatives of its time. The journal can acquire such status if it accomplishes its main mission: increasing the volume of scientific knowledge available to the society. This requires organisation of a meaningful scientific discourse on its pages. The purpose of the article is to study the history of the Railways Technology Journal development after the Victory in the Great Patriotic War, when the post-war restoration of the economy and the intensive development of communications using advanced scientific knowledge became the topmost priorities. The article ends with an assessment of the current state of the journal and future prospects for its development.

Materials and methods. The authors used historical, analytical and logical methods of scientific knowledge.

Results. The Railways Technology Journal archives testified to the serious changes that took place in scientific journalism. The editorial staff was constantly looking for new ways of interacting with readers, optimising the format of the journal, redefining sections, etc. Ultimately, the journal was renamed: since 1956 the Railways Technology Journal became known as the Bulletin of the All-Union Railway Research Institute. To a large extent, this was due to fundamental changes in the activities of the publisher, the Central Research Institute of the People's Commissariat of Communication Routes of the USSR.

Discussion and conclusion. The study of the history of the country's leading railway science journal enables to draw conclusions about the state of the science at the time, as well as the goals set by the country and about the era as a whole.

The publication is the final part of the article dedicated to the 80th Anniversary of the journal. Part 1. See the war years in Vol. 80, no. 6.

KEYWORDS: scientific journal, Railways Technology, Bulletin of the Railway Research Institute, Central Research Institute, Railways Ministry

Acknowledgments: The authors express their gratitude to the Russian State Archive in Samara for the provided archival documents.

For citation: Kosarev A. B., Rimskaya O. N., Anokhov I. V., Sirotenko I. V. VNIIZhT Scientific Journal celebrates 80th Anniversary! Part II. Victory, post-war recovery and modern development. *Russian Railway Science Journal*. 2022;81(2):189-202. (In Russ.). <https://doi.org/10.21780/2223-9731-2022-81-2-189-202>.

✉ Anokhov.Igor@vniizht.ru (I. V. Anokhov)

Введение. Вклад, который внес железнодорожный транспорт в Великую Победу, трудно переоценить. Действительно, «советский железнодорожный транспорт выдержал нагрузку, с которой едва ли справился бы транспорт какой-либо другой страны» [1, с. 1]. Но, пожалуй, не менее неотложные и масштабные задачи были поставлены перед ним после войны, например, в рельсовом хозяйстве: «За годы войны в связи с ограничениями в поставках металла образовалась запущенность в рельсовом хозяйстве, которое необходимо восстановить в самое ближайшее время, и, кроме того, в связи с перебазированием промышленности в годы войны и возникновением новых крупных промышленных центров произошли большие изменения в грузопотоках» [2, с. 3]. Одновременно с восстановлением разрушенного дорожного хозяйства стремительно росла потребность в новых транспортных мощностях для масштабных общегосударственных строек.

Соответственно, ставились новые цели и для железнодорожной науки, в том числе для Центрального научно-исследовательского института Народного комиссариата путей сообщения СССР (далее по тексту — ЦНИИ; позднее — Всесоюзный научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта): «С победоносным окончанием войны перед Институтом встали новые задачи: развернуть работы в соответствии с потребностями послевоенного капитального восстановления и развития народного хозяйства» [3, с. 4]. Это было «зафиксировано в пятилетнем плане работ Института на 1946–1950 гг. Такого плана раньше никогда не составлялось ни в одной научно-исследовательской организации транспорта. Работы по пятилетнему плану Института рассчитаны внедрением и за пределами пятилетки» [3, с. 4].

Согласно этому пятилетнему плану было «необходимо широко развернуть научно-исследовательскую работу, основанную на глубоком теоретическом исследовании и широко производимых опытах. Большая ответственность в деле разработки новых образцов железнодорожной техники лежит на Всесоюзном научно-исследовательском институте железнодорожного транспорта» [1, с. 1].

Новый исторический этап и новые задачи журнала. Министр путей сообщения СССР генерал-лейтенант И. В. Ковалёв принял участие в научно-технической конференции Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта 30 марта 1946 г. [4, с. 1], где озвучил решения правительства о поддержке научной сферы (фото 1).

И. В. Ковалёв подчеркнул, что после создания необходимых условий научно-исследовательская работа института должна идти по трем основным направлениям:

1. Внедрение всех новейших достижений техники и науки для решения огромных задач, которые намечаются пятилетним планом на железнодорожном транспорте.

2. Разработка перспективных вопросов развития железных дорог и железнодорожной техники.

3. Оказание помощи железным дорогам в использовании резервов, имеющихся на транспорте.

Как видим, поставленные министром еще в 1946 г. задачи звучат вполне современно и в XXI в.

Министр путей сообщения СССР также поставил задачу расширения активности института в тех областях, которые он до этого момента рассматривал как вспомогательные, например экономические: «Вопросы экономики транспорта становятся для нас все более и более жизненными, потому что их решение даст возможность ускорить развитие транспорта, мобилизовать дополнительные ресурсы как для немедленного увеличения объема перевозок, так и для нового роста технического вооружения транспорта и для улучшения материально-бытового положения всех железнодорожников» [4, с. 4]. Несмотря на то что отделение экономики было создано еще в 1944 г., его деятельность уже в 1946 г. требовалось кардинально перестроить и масштабировать в соответствии с возросшими потребностями транспорта в новых экономических исследованиях. Так, в 1950 г. признавалось, что «Всесоюзный научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта не развернул еще по-настоящему научно-исследовательскую работу в области экономики транспорта. Разрабатываемые отделением экономики института темы охватывают очень небольшой круг вопросов и часто не имеют обоснованных предложений вследствие недостаточно глубоких исследований» [5, с. 3].

Поставленные министром задачи были приняты руководством института для реализации и зафиксированы в программной статье «О мероприятиях по укреплению и развитию Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта» [6, с. 27]. В ней отмечалось, что на коллектив института возлагается не только разработка и «научное обоснование путей и средств дальнейшего технического развития железнодорожного транспорта в направлении новых, более совершенных конструкций подвижного состава и постоянных устройств, современных методов ремонта и эксплуатации основного оборудования, максимального использования внутренних резервов транспорта и передовых методов железнодорожного строительства, но и задачи снижения себестоимости перевозок, установления принципов тарифной политики, вопросов хозрасчета и нормирования оборотных средств» [6, с. 27].



Ковалёв
Иван Владимирович
(1901–1993)

«Мы безусловно сможем создать большие и удобные лаборатории, приобрести необходимое и разнообразное научное оборудование, построить вспомогательные мастерские, организовать издательскую работу, обеспечив таким образом все условия для всемерного движения вперёд транспортной науки и техники. Решение правительства об улучшении материального положения работников науки является мероприятием исключительного масштаба. Оно создаёт все условия для высокопроизводительного и творческого труда наших учёных».

Фото 1. Цитата из речи министра путей сообщения СССР генерал-лейтенанта И.В. Ковалёва

Photo 1. Quote from the speech of the Minister of Railways of the USSR, Lieutenant General Ivan V. Kovalev

В статье отмечалась и исключительная важность привлечения инженерных кадров железной дороги к научной работе: «устанавливается новый порядок замещения должностей руководителей отделений, отделов и лабораторий по конкурсу. На должности младших научных сотрудников Главное управление кадров Министерства путей сообщения будет ежегодно направлять в ЦНИИ с производства по 30 инженеров, проработавших после окончания высшего учебного заведения не менее двух лет и проявивших способность и желание посвятить себя научно-исследовательской работе. На постоянную работу в ЦНИИ направляются высококвалифицированные рабочие из депо и заводов Московского узла» [6, с. 27].

Кроме того, в статье была представлена широкая программа по повышению квалификации научных работников и по их материальной поддержке: «Для изучения постановки научно-исследовательской работы в зарубежных странах ряд профессоров и других научных сотрудников ЦНИИ командируется в 1946–1947 гг. в США и Западную Европу... Для улучшения бытового положения профессоров и научных сотрудников ЦНИИ должно быть развернуто широкое жилищное строительство».

Главный печатный орган научно-исследовательского института — журнал «Техника железных дорог» также не мог оставаться в стороне от происходящих процессов. Редакционная коллегия журнала, судя по всему, ясно осознавала, что в послевоенной общественно-политической реальности железнодорожный транспорт должен был стать катализатором мощного народнохозяйственного развития, а значит, требовалась корректировка вектора железнодорожной науки и способа ее популяризации. Прежде задача журнала заключалась главным образом в том,

чтобы оказывать предельно практическую, методико-консультативную поддержку военно-дорожным службам по оперативному восстановлению путей сообщения и налаживанию работы железнодорожного транспорта. После Победы эту задачу следовало трансформировать: не только восстановить, но и построить качественно новый транспорт на самой современной научной основе.

Этот процесс наглядно виден и в изменении тематики статей в послевоенный период. Типичными стали такого рода названия:

- «О типах верхнего строения пути на послевоенный период».
- «Эксплуатационно-экономические требования к перспективным локомотивам».
- «Задачи и перспективы научно-исследовательской работы на железнодорожном транспорте».
- «К вопросу проектирования и строительства железных дорог в районе Крайнего Севера».
- «Механизация земляных работ на постройке железных дорог в горных условиях (строительствах новых железных дорог, вторых путей и развитии узлов в предстоящей пятилетке с учетом крупнейшего строительства Байкало-Амурской магистрали)».
- «Эволюция взглядов на выпучивание фундаментов сооружений в условиях вечной мерзлоты».

На страницах журнала рефреном проводилась мысль о новых масштабных целях и задачах железнодорожной науки: «Редакция будет стремиться привлечь к активному участию в журнале профессоров и преподавателей транспортных вузов, передовых инженеров НКПС, дорог, заводов, строителей, новаторов железнодорожного транспорта — кривоносовцев, лунинцев, папавинцев... Для всестороннего освещения новых технических проблем и предложений редакция будет помещать наиболее актуальные статьи в дискуссион-



Фото 2. Сотрудники ЦНИИ — лауреаты Сталинских премий [8, с. 1–2]

Photo 2. Employees of the Central Research Institute — laureates of the Stalin Prizes [8, p. 1–2]

ном порядке и призывает всех научных и инженерно-технических работников присылать в редакцию свои возражения и поправки, вытекающие из их производственного опыта на транспорте» [7, с. 1].

Эффективным способом популяризации достижений передовых инженеров и новаторов железнодорожного транспорта являлись регулярные публикации информации о лауреатах Сталинских премий в журнале, в том числе о сотрудниках ЦНИИ [8] (фото 2).

Такие сообщения выполняли важную мировоззренческую и воспитательную функцию, прежде всего для молодых работников института.

Научные журналы в центре внимания. Научные, общественно-политические, литературно-художественные, производственные и иные журналы находились в центре общественного и политического

внимания, что нашло свое отражение в передовице газеты «Правда» от 18 сентября 1951 г. — статье под названием «Повышать уровень работы редакций журналов» (фото 3).

В этой статье отмечалась острая необходимость в «повышении идейного уровня советских журналов» [9, с. 1]: «идейная выдержанность общего направления, боевой дух и целеустремленность в работе всех без исключения отделов — главный залог успеха». В частности, отмечалось, что «производственно-технические журналы стали шире печатать материалы, обобщающие практику коммунистического строительства, лучший опыт передовиков всесоюзного социалистического соревнования, пропагандирующие достижения советской науки». Вместе с тем «характерным недостатком некоторых журналов



Фото 3. Передовица газеты «Правда» от 18 сентября 1951 г.

Photo 3. Editorial of the Pravda newspaper, September 18, 1951

является их серость, бессодержательность, им часто недостает новой постановки вопросов, в них не чувствуется биения пульса жизни» [9, с. 1].

Руководствуясь указаниями в данной статье, членами редакционной коллегии на заседании 27 сентября 1951 г. признавалось, что «основными недостатками журнала «Техника железных дорог» являются: 1) недостаточное развитие критики и самокритики, недостаточно планомерный выбор тем для научных дискуссий и растянутость во времени проведения дискуссий, слабое развитие отдела «Критика и библиография»; 2) недостаточное освещение вопросов, связанных с великими стройками коммунизма, вопросов содружества работников науки и производства; 3) запаздывание с выходом в свет очередных номеров журнала, «серое» техническое оформление журнала» [10, л. 2].

Обсудив статью, редакционная коллегия журнала посчитала необходимым:

1. Организовать в журнале широкое освещение вопросов, связанных с великими стройками коммунизма, систематически помещать в журнале статьи о творческом содружестве работников науки и производства, привлекая материалы работников линии.

2. Наметить для отдела «Научные дискуссии» важнейшие проблемные вопросы для обсуждения их в журнале.

Для этого на каждого члена редакционной коллегии журнала было возложено ведение научных тем: механика, энергетика, паровозное, тепловозное и вагонное хозяйство, общетранспортные вопросы, вопросы путевого хозяйства, техники безопасности, эксплуатации искусственных сооружений, промышленного транспорта, связи, вопросы экономики и истории железнодорожного транспорта, развитие раз-

дела «Критика и библиография», вопросы зарубежного транспорта, электрификация железных дорог, металлы. Немаловажно, что редакционная коллегия того времени состояла всего из восьми человек, в том числе директора института и ряда авторитетных ученых, таких как Н. И. Белоконов, А. П. Петров, А. Ф. Золотарский (фото 4) и др. Учитывая, что с начала 1950-х гг. журнал выходил с периодичностью 12 выпусков в год, на каждого члена редакционной коллегии приходилась весьма значительная нагрузка.

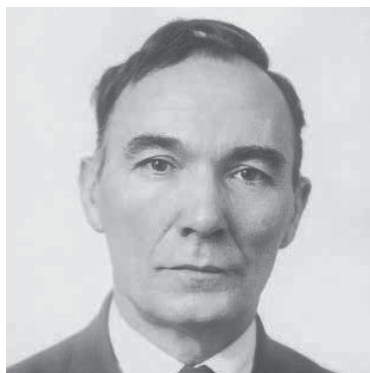
Сохранились протоколы заседаний редакционной коллегии, в которых отражены обсуждения разных вопросов о планах публикаций, а также решения о печати по конкретным статьям. Заметную долю занимало обсуждение вопросов об открытии дискуссии, целесообразности ее продолжения и о закрытии дискуссии. В разделе «Научные дискуссии» редакцией публиковалась специальная статья, в которой критически рассматривался определенный вопрос и подводились итоги редакционного исследования.

Так, в № 10 журнала за 1952 г. в дискуссии, посвященной улучшению профиля рельса для новых и обновляемых линий, участвовали канд. техн. наук А. И. Скаков [11], канд. техн. наук А. Ф. Золотарский и Б. М. Бромберг [12] (фото 5). Эти статьи были выдержаны в духе конструктивного и корректного обсуждения технических сторон предложений, высказанных в ранее опубликованной статье проф. П. Г. Козийчука [13]. Далее в том же номере следовала редакционная статья «К вопросу об улучшении профиля рельса» [14], в которой неназванные члены редакционной коллегии ведут обсуждение уже в ином стиле:

«Для снижения остаточных деформаций проф. Козийчук предлагает стремиться к такому распределению металла по сечению, “при котором в наибольшей степени обеспечивался бы выход рельса прямым при его остывании с высоких температур”. Создать такой профиль при существующих условиях охлаждения практически невозможно. <...>»

5. Утверждение проф. П. Г. Козийчука о недопустимости границ применения рельсов по грузонапряженности исходит из неверного предположения, что можно создать такой профиль рельса (при определенном его весе), напряжения в котором не будут превосходить предела выносливости. При этом упускается из вида то обстоятельство, что рельсы работают в условиях непостоянного режима загрузки, и в процессе их службы в пути пиковые напряжения (например, при прохождении колеса с ползуном на поверхности катания) нередко значительно превышают пределы выносливости рельсовой стали, не вызывая разрушения рельса».

Таким образом, редакционная коллегия нередко стремилась выступать третьей стороной в научных дискуссиях, высказывая коллективное мнение своих членов.



Белоко́нь Николай Иванович,
выдающийся ученый в области
термодинамики, теплотехники,
энергетики железнодорожного
транспорта и транспорта нефти и газа,
д-р техн. наук, профессор
(1899–1970)



Петров Александр Петрович,
выдающийся ученый в области эксплуатации
железных дорог, основоположник применения
вычислительной техники на железнодорожном
транспорте, д-р техн. наук, профессор,
член-корреспондент АН СССР,
Герой Социалистического Труда
(1910–1982)



Золотарский Алексей Федорович,
видный ученый
в области путевого хозяйства,
д-р техн. наук, профессор
(1905–1988)

Фото 4. Члены редакционной коллегии журнала «Техника железных дорог»

Photo 4. Editorial Board members of the Railways Technology Journal

Вполне вероятно, что подобные дискуссии инициировались и вышестоящими органами для прояснения того или иного насущного научного вопроса и для мобилизации научных и инженерных кадров

транспорта на активное и ответственное решение технических задач. Напомним, что послевоенное восстановление промышленности было еще далеко не завершено, решения по многим вопросам нужно

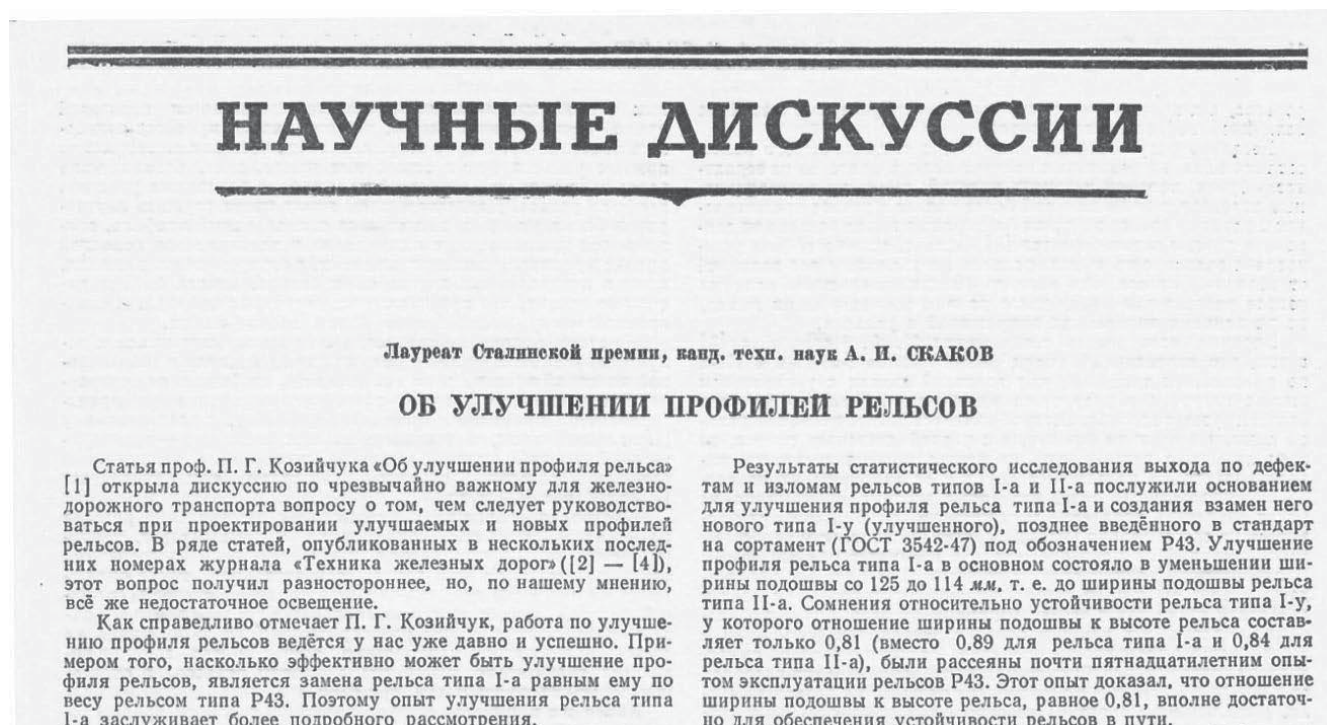


Фото 5. Раздел научных дискуссий в журнале № 10 за 1952 г.

Photo 5. Section of scientific discussions in the journal No. 10, 1952

было принимать оперативно, иногда волевым порядком при недостатке теоретических и экспериментальных данных.

С середины 1954 г. проводились устные дискуссии внутри научных подразделений, в печать направлялись только статьи-рецензии, а с 1955 г. дискуссии из журнала исчезли совсем. Журнал стал гораздо более академичным, с применением математических подходов, высокое качество статей было обеспечено рецензированием и одобрением результатов работы у заказчиков, главным из которых было МПС. Публиковались прекрасные статьи, в которых были освещены направления развития транспортной системы страны на будущее [15] и проблематика, связанная с этим развитием [16], но со страниц журнала исчез диалог между учеными. Журнал стал отражением того, что уже сделано и реализовано на практике.

Поиски нового формата работы с читателями. В 40–50-е гг. редакция журнала активно работала со своими читателями. В конце 1949 г. всем подписчикам вместе с журналом была разослана анкета, где перед читателями был поставлен ряд вопросов, ответы на которые должны были показать, какие статьи понравились читателям, какие статьи не удовлетворили их и по какой причине, освещение каких вопросов на страницах журнала они желали бы увидеть. Такая анкета с помощью Центральной научно-технической библиотеки МПС (далее — ЦНТБ) была также разослана дорожным и линейным библиотекам по всей сети железных дорог с письмом и просьбой организовать конференции на тему «Каким читатель желает видеть журнал «Техника железных дорог» [17].

Это обращение нашло живой отклик, и в результате большой работы библиотекарей на линиях в дорожных и узловых библиотеках было проведено 48 читательских конференций. Готовясь к ним, библиотекари привлекли к проведению докладов о журнале наиболее активных читателей. В качестве докладчиков выступили главные и старшие инженеры паровозных депо, главные инженеры служб управлений дорог, научные работники и др. Всего в конференциях приняло участие около 2000 человек и около 400 человек прислали в редакцию и ЦНТБ свои ответы на анкету журнала.

Выступая на конференциях, активисты-читатели указывали, что журнал содействует их техническому развитию и помогает инженерам совершенствовать технику на своем производстве. Например, на читательской конференции станции Котельниково было отмечено, что «журнал даёт много полезного и нужного в работе движенцев и помогает развитию передовых методов. Научные статьи должны быть более тесно увязаны с практикой и рассчитаны на помощь практикам — таково общее требование читателей».

Такой формат встреч с читателями был признан удачным и стал практикой в работе редакции. Напри-

мер, 30 мая — 2 июня 1952 г. в Московском электромеханическом институте инженеров железнодорожного транспорта им. Ф. Э. Дзержинского редакцией журнала была проведена устная дискуссия по вопросу о применении теории подобия в транспортной теплотехнике. В 1953 г. очередная читательская конференция была проведена в управлении Московско-Рязанской железной дороги, причем по инициативе самой дороги. В 1954 г. читательская конференция охватила библиотеки при управлениях дорог и высших технических учебных заведениях [18] (фото 6).

Это позволило организовать научные дискуссии по отдельным вопросам транспортной науки с привлечением сотрудников высших учебных заведений и инженеров предприятий железнодорожного транспорта.

Редакция была инициатором организации дискуссии не только на страницах журнала, железных дорогах и в структурных подразделениях ЦНТБ, но и в цехах самого ЦНИИ. Так, в 1951 г. она организовала «в отделении электрификации совещание с подведением итогов дискуссии по вопросу выбора оптимальных параметров энергоснабжающих устройств электрифицированных железных дорог» [10, л. 3]. В 1954 г. в отделении путевого хозяйства ЦНИИ была организована устная дискуссия по вопросам бесстыкового пути. Аналогичные обсуждения организовывались по вопросу о методах планирования подачи и уборки вагонов на грузовых станциях и др.

Руководством ЦНИИ придавалось большое значение таким видам редакционной работы. Так, например, И. А. Иванов, который в 1947 г. был назначен заместителем директора, а в 1951 г. — директором ЦНИИ, возглавлял редакцию журнала и выступил в 1958 г. организатором конференции читателей и авторов журнала «Вестник Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта» (фото 7).

На этой конференции выступающие «отмечали большое значение журнала для пропаганды передовых научных идей и новых исследований» [19]. Указывалось на достаточно высокий теоретический уровень публикуемых статей. Оживленный обмен мнениями произошел по вопросу о статьях с большим количеством сложных математических формул. Подавляющее большинство выступивших в прениях указывали, что, всемерно избегая излишней «математизации» статей, было бы неправильным снижать теоретический уровень издания. «Журналу следует ориентироваться не только на научных работников, но также и на тех инженеров и техников, которые, находясь на производстве, совершенствуют свои знания, ведут научно-техническую и исследовательскую работу». В прениях также отмечалось недостаточное количество публикуемых статей по экономическим

ЧИТАТЕЛЬСКИЕ КОНФЕРЕНЦИИ

Для улучшения содержания журнала и изучения запросов читателей редакция журнала «Техника железных дорог» совместно с Центральной научно-технической библиотекой МПС обратилась к руководителям библиотек при управлениях дорог и высших технических учебных заведениях с просьбой провести конференции читателей журнала.

Первая читательская конференция состоялась в Ленинградском институте инженеров железнодорожного транспорта. В прениях по докладу представителя редакции А. Н. Жилина читатели, отмечая некоторые достижения журнала, указывали на недостаточное в нём освещение передовых методов труда, опыта новаторов с анализом и обобщением их работы, вопросов перспективного развития отдельных отраслей железнодорожного хозяйства и экономики, новой техники и, в частности, развития тепловозной тяги, связи и СЦБ, на отсутствие статей по вопросам эксплуатации верхнего строения пути и искусственных сооружений.

На кафедре «Водоснабжение и канализация» под председательством проф. А. А. Сурина было проведено заседание, посвящённое обсуждению журнала «Техника железных дорог», на котором была отмечена полезность и актуальность помещённых в журнале в 1952—1953 гг. 11 статей по вопросам водоснабжения и водоподготовки, материалы которых использованы в учебных и научных занятиях.

Кафедра «Проектирование железных дорог» (руководитель проф. С. А. Орбельян) считает, что из статей, опубликованных в журнале в 1953 г., наибольший интерес представляют статьи В. Н. Стогова, А. А. Лещинского «Ускорение оборота вагонов — важнейший резерв железнодорожного транспорта», А. И. Смирнова «К вопросу о классификации промышленных железных дорог», Ю. К. Полосина «О ширине колеи в переходных кривых», Е. А. Ашкенази «О типах узкоколейных паровозов», а также И. А. Сазонова

«Скоростное вождение тяжёловесных поездов» и другие статьи, касающиеся достижений передовиков транспорта.

Кафедра считает желательным более широкое освещение вопросов выявления резервов пропускной и провозной способности, сопротивления движению поезда при переводе подвижного состава на роликовые подшипники; технико-экономические сравнения вариантов эффективности капиталовложений и отмечает, что недостаточно освещаются также вопросы экономики эксплуатации железных дорог и взаимодействия пути и подвижного состава.

В Ростовском институте инженеров железнодорожного транспорта перед конференцией была организована выставка номеров журнала со статьями научных работников РИИЖТ, со статьями по дискуссии о теории подобия в паровозной теплотехнике и письменных отзывов читателей о журнале. На конференции были заслушаны доклады: о задачах журнала — доц. Х. И. Дементьева; об опыте своей работы как автора — доц. С. Я. Айзінбуда; об одной дискуссии — доц. Д. Э. Кармилского; об участии в журнале научных работников института — К. П. Ивлиева.

Выступавшие рекомендовали проведение научных дискуссий по отдельным вопросам транспортной науки по примеру дискуссии по вопросам теории подобия. Указывалось на желательность увеличения числа критических статей, рецензий и библиографических указателей с привлечением к написанию их сотрудников периферийных высших учебных заведений и инженеров предприятий железнодорожного транспорта. Было отмечено также, что сроки рецензирования статей необходимо сократить и что некоторые рецензии имеют тенденциозный характер.

Эти и другие указания и предложения участников читательских конференций, а также оценки отдельных статей помогут редакции журнала в её работе по улучшению содержания журнала и удовлетворению запросов читателей.

Фото 6. Информация о конференции читателей журнала «Техника железных дорог» в 1954 г. [18]

Photo 6. Information about the readers conference of the Railways Technology Journal in 1954 [18]

вопросам и указывалось, что статьи технического характера часто печатаются без должного экономического анализа предлагаемых конструкций, мероприятий и др.

В журнале появилась новая рубрика под названием «Консультация», в которой квалифицированные ученые отвечали на вопросы читателей журнала [20, 21] (фото 8).

Появление такой рубрики позволяло наладить устойчивую обратную связь с читателями и тем самым сократить дистанцию между наукой и практической деятельностью.

Кроме того, редакция перешла от пассивного ожидания поступления статей к их активному заказу по наиболее востребованным темам. Так, передовая статья № 3 за 1954 г. «Всемерно использовать резервы ускорений оборота вагона» была заказана целому коллективу авторов:

- А. П. Петров, К. С. Симонов — раздел статьи «Совершенствование технологического процесса работы крупных железнодорожных узлов — резерв увеличения пропускной способности».

- Н. А. Албегов — раздел статьи «Резервы повышения тормозной эффективности грузовых поездов».

- А. В. Плакс — раздел статьи «Максимальное использование мощности электропоезда при повреждении одного из тяговых двигателей» [22, л. 6—7].

Что примечательно, написание таких статей зачастую поручалось линейным сотрудникам железных дорог, например старшим машинистам [22, л. 6].

Потребности страны в журнале Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта. Значимость журнала «Техника железных дорог» была велика как в годы войны, так и после Победы: журнал имел общесоюзное значение и поэтому находился в центре внимания вышестоящих организаций и общественности.

Фото 7. Иванов
Иван Андреевич,
крупный специалист
в области путевого
хозяйства железных
дорог, канд. техн. наук,
Герой Социалистического
Труда
(1904—1987)

Photo 7. Ivan A. Ivanov,
a major specialist
in the field of railway
track facilities, Dr. of Sci.
(Engineering),
Hero of Socialist Labour
(1904—1987)



КОНСУЛЬТАЦИЯ

Вопрос. Что представляют собой электротензометрические путевые весы?

Ответ. Измерительным устройством, воспринимающим давление паровоза, в электротензометрических весах служит специальный прибор с электрическими тензодатчиками в виде проволоочных датчиков.

Как известно, при растягивании металлической проволоки меняется её электрическое сопротивление, причём изменение этого сопротивления пропорционально изменению длины. Если такую проволоку наклеить на испытываемую деталь и последнюю деформировать, то путём измерения электрического сопротивления заранее протарированного датчика (проволоки) можно определить поверхностные деформации детали и, далее, расчётным путём — силы, вызвавшие эти деформации.

В электротензометрических весах приборы (с датчиками), верхняя часть которых имеет форму головки рельса, устанавливаются (на жёстком основа-

нии) в специально устраиваемых зазорах в обоих рельсах.

Когда колёса взвешиваемой оси паровоза или электровоза наезжают на приборы, последние испытывают упругие деформации. Те же деформации получают датчики, смонтированные в приборе. Измеряя сопротивление датчиков, можно определить давление на ось.

Вопрос. Какими методами производят измерения собственных напряжений в балках железнодорожных мостов?

Ответ. Для измерения собственных напряжений в деталях конструкции в настоящее время применяются рентгеновский и механический методы. Механический метод основан на определении упругих деформаций, возникающих в исследуемой детали после освобождения её от собственных напряжений. Существует несколько приёмов освобождения детали от собственных напряжений: обточка, строжка, разрезание детали на части, просверливание отверстий.

Собственные напряжения в балках железнодорожных мостов можно изу-

чить механическим методом. Для этой цели в интересующих сечениях наносят базы и снимают начальные отсчёты. После этого (при помощи сверления по контуру) вырезаются темплеты с базами и последние вновь измеряются. Отношение разности отсчётов к начальной базе даёт величину деформации. Умножая эту величину на модуль упругости, получают снятые напряжения, т. е. те напряжения, которые имели место до вырезки темплет из балки.

Существуют ещё приёмы, сводящиеся к измерению базы в процессе сверления (вблизи неё) отверстия в исследуемом образце. Эти приёмы ещё не нашли широкого применения.

★

ПОПРАВКА

В журнале № 1 на стр. 22, прав. столбец, 32 строка снизу следует читать:
«В осуществление принятого XVII Съездом ВКП(б) второго пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР . . .»

★

КОНСУЛЬТАЦИЯ

Вопрос. Возможно ли для получения безударного стыка рельсов применение изогнутых накладок, создающих предварительный подъём рельсов, равный величине прогиба их при среднем давлении колёса на рельс и при средней температуре воздуха?

Ответ. Удары стыка происходят вследствие наличия стыковой ступеньки и вредного угла. Ступенька образуется возможной разностью допусков в высоте соединяемых рельсов. Вредный угол получается за счёт меньшей жёсткости пары накладок по сравнению с цельным рельсом.

Для того чтобы стык сделать безударным, нужно устранить причины образования стыковой ступеньки и вредного угла, т. е. устранить разность допусков встречных рельсов и приравнять жёсткость накладок к жёсткости цельного рельса. Практически это может быть достигнуто только при сварке стыков. Во всех же остальных случаях можно говорить только о смягчении ударов в стыках.

Выгиб накладок вверх не снимает возможной разности допусков в рельсовых концах, не улучшает условия прилегания накладок к пазам рельсов и не увеличивает жёсткости накладок. Следовательно, это мероприятие не обеспечивает безударности стыка. В то же время применение выгиба накладок приводит к порче самих накладок, а в известных случаях ухудшает работу рельсовых концов.

Выгибы накладок применяли на Южных дорогах. Но этот опыт привёл в конечном итоге к массовому излому рельсовых концов, после чего такой способ был запрещён.

Чтобы воздействовать на смягчение ударов в стыках, следует осуществлять комплексное оздоровление рельсовых стыков и заботиться о хорошем их текущем содержании. Никаких выгибов накладок производить не рекомендуется, тем более, что в практике действуют не средние давления колёс на рельсы и не при средней температуре воздуха, а более сложные и притом разнообразные условия воздействия на путь внешних факторов.

Вопрос. Какое существует положение о вознаграждении и какие существуют льготы изобретателям, получившим авторские свидетельства, и лицам, предложившим технические усовершенствования?

Ответ. Изобретатель или лицо, предложившее усовершенствование, в зависимости от технического значения, экономии или иного эффекта, достигаемого принятием изобретения или техническим усовершенствованием народного хозяйства, и степени завершённости их получает вознаграждение по инструкции, утверждённой СНК СССР № 1904 от 27/XI 1942 г.

Вознаграждение за изобретение или техническое усовершенствование, не превышающее 10 000 руб., подоходным налогом не облагается; если же воз-

награждение превышает 10 000 руб., налог исчисляется со всей суммы вознаграждения за вычетом 10 000 руб.

О всех реализованных изобретениях и технических усовершенствованиях и выплаченном за них вознаграждении производится отметка в трудовой книжке.

Изобретатели имеют, при прочих равных условиях, преимущественное право занимать должности научных работников в соответствующих научно-исследовательских и опытных учреждениях и предприятиях.

Вопрос. Кто определяет размер вознаграждения за предложение и кто его выплачивает?

Ответ. Размер и выплата вознаграждения производятся руководителем хозяйственной организации, принявшей предложение к использованию.

Если предложение используется несколькими предприятиями одного главного управления министерства, вознаграждение автору исчисляется и выдаётся главным управлением.

Если предложение используется предприятиями нескольких главных управлений, входящих в систему одного министерства, или предприятиями, подчинёнными непосредственно министерству, вознаграждение исчисляется и выплачивается министерством.

При выдаче вознаграждения главным управлением или министерством засчитываются суммы вознаграждения, полученные автором за данное предложение на предприятии.

★

Фото 8. Новая рубрика «Консультация» [20, 21]

Photo 8. New section "Consultation" [20, 21]

В протоколе заседания редакционной коллегии журнала «Техника железных дорог» от 5 марта 1954 г. отмечалось, что он рассматривался в промышленно-транспортном отделе ЦК КПСС и в политуправле-

нии МПС, в ходе чего был сделан ряд практических указаний: «в журнале в 1953 г. было недостаточно отражено постановление Совета Министров СССР и ЦК КПСС от 6 октября 1953 г. в опубликованных статьях

по передовым методам труда; нет глубоких научных обобщений; мало пропагандируется новая техника, эффективность ее применения; нет в статьях критики с указанием фамилий; недостаточно статей по безопасности движения; много в журнале статей со сложными формулами и др. Даны рекомендации смелее отклонять слабые статьи, составить ориентировочные планы номеров журнала на весь год, обсудить вопрос о возможности изменения названия журнала» [22, л. 1].

Вскоре после этого, в мае 1954 г., журнал «Техника железных дорог» вновь специально рассматривался в промышленно-транспортном отделе ЦК КПСС. «В результате рассмотрения было отмечено, что журнал все еще не удовлетворяет тем требованиям, которые ему предъявляются, медленно раскачивается на выполнение постановления Совета Министров СССР и ЦК КПСС по железнодорожному транспорту от 6 октября 1953 г., в журнале все еще преобладает теоретический материал, нет освещения передового опыта, как изложенного самими новаторами, так и в изложении и обобщении научных работников, и ряда других актуальных вопросов» [23, л. 9].

Кроме того, журналу предписывался не научно-теоретический, а научно-практический вектор развития: «Все статьи журнала должны быть направлены без снижения их научного уровня на освещение актуальных вопросов в помощь железнодорожному транспорту в освещении поставленных перед ним партией больших неотложных задач. Для опубликования же теоретических научных работ, работ с формулами и расчетами возможно будет организовано издание специальных бюллетеней или сборников» [23, л. 10].

Итогом пристального внимания к журналу со стороны промышленно-транспортного отдела ЦК КПСС и политуправления МПС стало решение от 2 июля 1956 г. о переименовании журнала «Техника железных дорог» в «Вестник Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта».

Журнал теперь ориентировался на максимально широкий круг читателей: научных работников железнодорожного транспорта, профессорско-преподавательский состав вузов и техникумов, инженерно-технических работников управлений, линий, лабораторий и др.

В связи с переименованием в журнале устанавливались следующие основные разделы:

а) «Общестатейный» — с освещением в нем теоретических и экспериментальных работ института, транспортных высших учебных заведений, дорожных, деповских и других лабораторий, инженерно-технических работников управлений железнодорожных линий и др. (по всем отраслям железнодорожного хозяйства), с описанием новых конструкций и машин (локомотивов, вагонов и т. д.) и результатов их испытаний, помещением статей с научным обобщением

передовых методов работы на железнодорожном транспорте, дискуссионных статей и др.

б) «Информация и хроника» — с освещением в нем работы ученых советов института и высших транспортных учебных заведений, научно-технических совещаний и конференций, новинок лабораторного оборудования для научных исследований, помещением в разделе аннотаций защищенных диссертаций на соискание ученых степеней кандидата и доктора технических и других наук и др.

в) «За рубежом» — с освещением в нем информации о научных исследованиях и новостях науки и техники за границей.

г) «Критика и библиография» [24, л. 1].

Переименование журнала не только подчеркивало вклад Научно-исследовательского института железнодорожного транспорта в транспортную науку, но и означало переход от строго технических вопросов (новая локомотивная техника, путь и путевое хозяйство, эксплуатация железных дорог) к более широкому перечню рассматриваемых сфер: организационной, экономической, информационной и др. Тем самым 2 июля 1956 г. начался новый этап развития журнала ВНИИЖТ, который продолжался в последующие десятилетия и сопровождался в том числе обновлением внешнего вида издания (фото 9).

Все вышесказанное говорит о том, что с момента создания журнал ВНИИЖТ всегда продолжал свое развитие, следуя вызовам времени и новым задачам, но при этом сохраняя свою уникальность.

В 2022 г., в 80-летний юбилей, мы переосмысливаем достижения и опыт журнала ВНИИЖТ за минувшие десятилетия, изучаем возможности его применения в современных условиях, а также намечаем новые рубежи и цели. Так, редакция планирует воссоздать ряд рубрик, реанимировать на своих страницах научные дискуссии, возродить читательские конференции как в очном формате, так и на электронных площадках. Планируется пересмотреть взаимодействие и с рецензентами: наиболее значимые и авторитетные из них получили сертификат рецензента и личный доступ к сайту журнала для контактирования с членами редакции напрямую, что делает возможным использование новых форм взаимодействия.

Первый номер журнала за 2022 г. претерпел ряд значимых трансформаций: изменилась обложка, оформление внутреннего блока, утверждено новое англоязычное название журнала, повышены требования к научной состоятельности статей, внедрено обязательное наличие двух внешних рецензий. Кроме того, журнал теперь выпускается 4 раза в год, что связано с необходимостью более тщательной подготовки статей, удлинением процесса рецензирования, научного и языкового редактирования.



Фото 9. Обложки журнала разных лет

Photo 9. Journal covers over the years

Журнал «Вестник Научно-исследовательского института железнодорожного транспорта», опираясь на историческое наследие, продолжает поддерживать отечественную железнодорожную науку, которая сталкивается с новыми вызовами и одновременно открывает для себя все новые окна возможностей. Непрерывно подтверждая свой статус ведущего российского научно-технического журнала транспортной отрасли, он теперь должен стать и передовым глобальным изданием. Это требует освоения главных мировых научных площадок, и журнал последовательно реализует данную задачу: он уже индексируется в ВИНТИ РАН, EBSCO, Dimensions, на китайской платформе наукометрических данных Baidu и др. Именно в масштабировании, интеллектуализации и открытости журнал видит свое будущее.

Заключение. История журнала Научно-исследовательского института железнодорожного транспорта наглядно показывает, что научное издание способно служить не только проводником нового знания от ученых-теоретиков к специалистам-практикам, но и инициировать дискурс и публичную верификацию новых данных, сосредотачивать и направлять лучшие умы на решение наиболее насущных для страны за-

дач. С этой точки зрения журнал призван играть важнейшую роль в железнодорожной науке, популяризируя и организуя ее.

Опыт, научный задел и компетенции, накопленные Научно-исследовательским институтом железнодорожного транспорта за более чем вековую историю, позволяют ставить вопрос не только об освоении территории российских железных дорог и пространства 1520, но и о масштабировании научных исследований и разработок на глобальный уровень. Следовательно, журнал «Вестник научно-исследовательского института железнодорожного транспорта» ориентирован на продвижение российской железнодорожной науки и бренда ВНИИЖТ в планетарном масштабе, прокладывая новые пути для реализации накопленного научного потенциала.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Хачатуров Т.С. Задачи и перспективы научно-исследовательской работы на железнодорожном транспорте // Техника железных дорог. 1945. № 10–11. С. 1–2.
2. Иванов И.А. О типах верхнего строения пути на послевоенный период // Техника железных дорог. 1948. № 6. С. 1–5.

3. Хачатуров Т. С. 30 лет научно-исследовательских институтов железнодорожного транспорта // Техника железных дорог. 1945. № 7–8. С. 3–8.
4. Задачи научно-исследовательской работы на железнодорожном транспорте // Техника железных дорог. 1946. № 2–3. С. 1–5.
5. Повысить уровень экономической работы на транспорте // Техника железных дорог. 1950. № 6. С. 1–3.
6. О мероприятиях по укреплению и развитию Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта // Техника железных дорог. 1946. № 5–6. С. 27.
7. От редакции // Техника железных дорог. 1946. № 1. С. 1.
8. Праздник советской науки и техники // Техника железных дорог. 1949. № 4. С. 1–3.
9. Повышать уровень работы редакций журналов // Правда. 1951. 18 сентября (№ 261). С. 1.
10. РГА в г. Самаре. Ф. Р-129. Оп. 1–6. Д. 402. Л. 1–5.
11. Скаков А. И. Об улучшении профилей рельсов // Техника железных дорог. 1952. № 10. С. 13–15.
12. Золотарский А. Ф., Бромберг Б. М. О влиянии грузонапряженности на выбор рельсов разной мощности // Там же. С. 15–17.
13. Козиychuk П. Г. Об улучшении профиля рельса // Техника железных дорог. 1952. № 5. С. 15–18.
14. К вопросу об улучшении профиля рельса // Техника железных дорог. 1952. № 10. С. 17–18.
15. Иванов В. А. Железнодорожную науку — на уровень новых задач // Вестник Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (Вестник ВНИИЖТ). 1957. № 4. С. 3–5.
16. Петров А. П. Основные научные проблемы эксплуатации железных дорог СССР и пути их решения // Там же. С. 6–16.
17. Каким читатель желает видеть журнал «Техника железных дорог» // Техника железных дорог. 1950. № 8. С. 31–32.
18. Читательские конференции // Техника железных дорог. 1954. № 4. С. 31.
19. Жилин А. Н. Конференция читателей и авторов журнала «Вестник Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта» // Вестник Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (Вестник ВНИИЖТ). 1958. № 3. С. 60.
20. Консультация // Техника железных дорог. 1950. № 2. С. 33.
21. Консультация // Техника железных дорог. 1950. № 5. С. 30.
22. Протокол заседания редколлегии от 5 марта 1954 г. // РГА в г. Самаре. Ф. Р-129. Оп. 1–6. Д. 560. Л. 1–8.
23. Протокол заседания редколлегии от 20 мая 1954 г. // Там же. Л. 9–11.
24. Протокол заседания редколлегии от 2 июля 1956 г. // РГА в г. Самаре. Ф. Р-129. Оп. 1–6. Д. 670. Л. 1–9.
5. Povysit' uroven' ekonomicheskoy raboty na transporte [Raise the level of economic work in transport]. *Tekhnika zheleznykh dorog = Railways Technology*. 1950;(6):1-3. (In Russ.).
6. O meropriyatiyakh po ukrepleniyu i razvitiyu Vsesoyuznogo nauchno-issledovatel'skogo instituta zheleznodorozhnogo transporta [On measures to strengthen and develop the All-Union Railway Research Institute]. *Tekhnika zheleznykh dorog = Railways Technology*. 1946;(5-6):27. (In Russ.).
7. Ot redaktsii [Editor's note]. *Tekhnika zheleznykh dorog = Railways Technology*. 1946;(1):1. (In Russ.).
8. Prazdnik sovetской nauki i tekhniki [Celebration of Soviet science and technology]. *Tekhnika zheleznykh dorog = Railways Technology*. 1949;(4):1-3. (In Russ.).
9. Povyshat' uroven' raboty redaktsiy zhurnalov [Raise the level of work of editorial offices of journals]. *Pravda*. 1951;(261):1. (In Russ.).
10. RGA v g. Samare [State archive in Samara]. F. R-129. Op. 1–6. D. 402. L. 1–5. (In Russ.).
11. Skakov A. I. Ob uluchshenii profiley rel'sov [Improvement of rail profiles]. *Tekhnika zheleznykh dorog = Railways Technology*. 1952;(10):13-15. (In Russ.).
12. Zolotarskiy A. F., Bromberg B. M. O vliyaniy gruzonapryazhenosti na vybor rel'sov raznoy moshchnosti [On the influence of load density on the choice of rails of different power]. *Ibid.*:15-17. (In Russ.).
13. Koziyuchuk P. G. Ob uluchshenii profilya rel'sa [On improving the rail profile]. *Tekhnika zheleznykh dorog = Railways Technology*. 1952;(5):15-18. (In Russ.).
14. K voprosu ob uluchshenii profilya rel'sa [On the issue of improving the rail profile]. *Tekhnika zheleznykh dorog = Railways Technology*. 1952;(10):17-18. (In Russ.).
15. Ivanov V. A. Zheleznodorozhnuyu nauku — na uroven' novykh zadach [Railway science — to the level of new challenges]. *Vestnik Vsesoyuznogo nauchno-issledovatel'skogo instituta zheleznodorozhnogo transporta = Bulletin of the All-Union Railway Research Institute*. 1957;(4):3-5. (In Russ.).
16. Petrov A. P. Osnovnye nauchnye problemy ekspluatatsii zheleznykh dorog SSSR i puti ikh resheniya [Main scientific problems of operation of railways in the USSR and ways to solve them]. *Ibid.*:6-16. (In Russ.).
17. Kakim chitatel' zhelaet videt' zhurnal "Tekhnika zheleznykh dorog" [How the reader wants to see the Railways Technology Journal]. *Tekhnika zheleznykh dorog = Railways Technology*. 1950;(8):31-32. (In Russ.).
18. Chitatel'skie konferentsii [Reader's conferences]. *Tekhnika zheleznykh dorog = Railways Technology*. 1954;(4):31. (In Russ.).
19. Zhilin A. N. Konferentsiya chitateley i avtorov zhurnala "Vestnik Vsesoyuznogo nauchno-issledovatel'skogo instituta zheleznodorozhnogo transporta" [Conference of readers and authors of the Bulletin of the All-Union Railway Research Institute]. *Vestnik Vsesoyuznogo nauchno-issledovatel'skogo instituta zheleznodorozhnogo transporta = Bulletin of the All-Union Railway Research Institute*. 1958;(3):60. (In Russ.).
20. Konsul'tatsiya [Consultation]. *Tekhnika zheleznykh dorog = Railways Technology*. 1950;(2):33. (In Russ.).
21. Konsul'tatsiya [Consultation]. *Tekhnika zheleznykh dorog = Railways Technology*. 1950;(5):30. (In Russ.).
22. Protokol zasedaniya redkollegii ot 5 marta 1954 g. [Minutes of the meeting of the editorial board of March 5, 1954]. RGA v g. Samare [Russian State Archive in Samara]. F. R-129. Op. 1–6. D. 560. L. 1–8. (In Russ.).
23. Protokol zasedaniya redkollegii ot 20 maya 1954 g. [Minutes of the meeting of the editorial board of May 20, 1954]. *Ibid.* L. 9–11. (In Russ.).
24. Protokol zasedaniya redkollegii ot 2 iyulya 1956 g. [Minutes of the meeting of the editorial board of July 2, 1956]. RGA v g. Samare [Russian State Archive in Samara]. F. R-129. Op. 1–6. D. 670. L. 1–9. (In Russ.).

REFERENCES

1. Khachaturov T. S. Zadachi i perspektivy nauchno-issledovatel'skoy raboty na zheleznodorozhnom transporte [Tasks and prospects of scientific research work on railway transport]. *Tekhnika zheleznykh dorog = Railways Technology*. 1945;(10–11):1-2. (In Russ.).
2. Ivanov I. A. O tipakh verkhnego stroeniya puti na poslevoennyi period [On the types of the upper structure of the track for the post-war period]. *Tekhnika zheleznykh dorog = Railways Technology*. 1948;(6):1-5. (In Russ.).
3. Khachaturov T. S. 30 let nauchno-issledovatel'skikh institutov zheleznodorozhnogo transporta [30 years of railway transport scientific research institutes]. *Tekhnika zheleznykh dorog = Railways Technology*. 1945;(7–8):3-8. (In Russ.).
4. Zadachi nauchno-issledovatel'skoy raboty na zheleznodorozhnom transporte [Tasks of research work on railway transport]. *Tekhnika zheleznykh dorog = Railways Technology*. 1946;(2–3):1-5. (In Russ.).

5. Povysit' uroven' ekonomicheskoy raboty na transporte [Raise the level of economic work in transport]. *Tekhnika zheleznykh dorog = Railways Technology*. 1950;(6):1-3. (In Russ.).
6. O meropriyatiyakh po ukrepleniyu i razvitiyu Vsesoyuznogo nauchno-issledovatel'skogo instituta zheleznodorozhnogo transporta [On measures to strengthen and develop the All-Union Railway Research Institute]. *Tekhnika zheleznykh dorog = Railways Technology*. 1946;(5-6):27. (In Russ.).
7. Ot redaktsii [Editor's note]. *Tekhnika zheleznykh dorog = Railways Technology*. 1946;(1):1. (In Russ.).
8. Prazdnik sovetской nauki i tekhniki [Celebration of Soviet science and technology]. *Tekhnika zheleznykh dorog = Railways Technology*. 1949;(4):1-3. (In Russ.).
9. Povyshat' uroven' raboty redaktsiy zhurnalov [Raise the level of work of editorial offices of journals]. *Pravda*. 1951;(261):1. (In Russ.).
10. RGA v g. Samare [State archive in Samara]. F. R-129. Op. 1–6. D. 402. L. 1–5. (In Russ.).
11. Skakov A. I. Ob uluchshenii profiley rel'sov [Improvement of rail profiles]. *Tekhnika zheleznykh dorog = Railways Technology*. 1952;(10):13-15. (In Russ.).
12. Zolotarskiy A. F., Bromberg B. M. O vliyaniy gruzonapryazhenosti na vybor rel'sov raznoy moshchnosti [On the influence of load density on the choice of rails of different power]. *Ibid.*:15-17. (In Russ.).
13. Koziyuchuk P. G. Ob uluchshenii profilya rel'sa [On improving the rail profile]. *Tekhnika zheleznykh dorog = Railways Technology*. 1952;(5):15-18. (In Russ.).
14. K voprosu ob uluchshenii profilya rel'sa [On the issue of improving the rail profile]. *Tekhnika zheleznykh dorog = Railways Technology*. 1952;(10):17-18. (In Russ.).
15. Ivanov V. A. Zheleznodorozhnuyu nauku — na uroven' novykh zadach [Railway science — to the level of new challenges]. *Vestnik Vsesoyuznogo nauchno-issledovatel'skogo instituta zheleznodorozhnogo transporta = Bulletin of the All-Union Railway Research Institute*. 1957;(4):3-5. (In Russ.).
16. Petrov A. P. Osnovnye nauchnye problemy ekspluatatsii zheleznykh dorog SSSR i puti ikh resheniya [Main scientific problems of operation of railways in the USSR and ways to solve them]. *Ibid.*:6-16. (In Russ.).
17. Kakim chitatel' zhelaet videt' zhurnal "Tekhnika zheleznykh dorog" [How the reader wants to see the Railways Technology Journal]. *Tekhnika zheleznykh dorog = Railways Technology*. 1950;(8):31-32. (In Russ.).
18. Chitatel'skie konferentsii [Reader's conferences]. *Tekhnika zheleznykh dorog = Railways Technology*. 1954;(4):31. (In Russ.).
19. Zhilin A. N. Konferentsiya chitateley i avtorov zhurnala "Vestnik Vsesoyuznogo nauchno-issledovatel'skogo instituta zheleznodorozhnogo transporta" [Conference of readers and authors of the Bulletin of the All-Union Railway Research Institute]. *Vestnik Vsesoyuznogo nauchno-issledovatel'skogo instituta zheleznodorozhnogo transporta = Bulletin of the All-Union Railway Research Institute*. 1958;(3):60. (In Russ.).
20. Konsul'tatsiya [Consultation]. *Tekhnika zheleznykh dorog = Railways Technology*. 1950;(2):33. (In Russ.).
21. Konsul'tatsiya [Consultation]. *Tekhnika zheleznykh dorog = Railways Technology*. 1950;(5):30. (In Russ.).
22. Protokol zasedaniya redkollegii ot 5 marta 1954 g. [Minutes of the meeting of the editorial board of March 5, 1954]. RGA v g. Samare [Russian State Archive in Samara]. F. R-129. Op. 1–6. D. 560. L. 1–8. (In Russ.).
23. Protokol zasedaniya redkollegii ot 20 maya 1954 g. [Minutes of the meeting of the editorial board of May 20, 1954]. *Ibid.* L. 9–11. (In Russ.).
24. Protokol zasedaniya redkollegii ot 2 iyulya 1956 g. [Minutes of the meeting of the editorial board of July 2, 1956]. RGA v g. Samare [Russian State Archive in Samara]. F. R-129. Op. 1–6. D. 670. L. 1–9. (In Russ.).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Александр Борисович КОСАРЕВ,

д-р техн. наук, профессор, первый заместитель генерального директора, Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ, 129626, г. Москва, ул. 3-я Мытищинская, д. 10), Author ID: 352781, <https://orcid.org/0000-0001-9684-036X>

Ольга Николаевна РИМСКАЯ,

канд. экон. наук, доцент, руководитель научно-образовательного комплекса, Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ, 129626, г. Москва, ул. 3-я Мытищинская, д. 10), SPIN-код: 4185-4532, Author ID: 583440, <https://orcid.org/0000-0002-1548-0815>

Игорь Васильевич АНОХОВ,

канд. экон. наук, доцент, начальник научно-издательского отдела, Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ, 129626, г. Москва, ул. 3-я Мытищинская, д. 10), SPIN: 1444-3259, Author ID: 260787, <https://orcid.org/0000-0002-1548-08150000-0002-5983-2982>

Игорь Васильевич СИРОТЕНКО,

канд. техн. наук, научный редактор, научно-издательский отдел, Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ, 129626, г. Москва, ул. 3-я Мытищинская, д. 10), Author ID: 436299

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Alexander B. KOSAREV,

Dr. of Sci. (Engineering), Professor, First Deputy of General Director, Railway Research Institute (129626, Moscow, 10, 3rd Mytishchinskaya st.), Author ID: 352781, <https://orcid.org/0000-0001-9684-036X>

Olga N. RIMSKAYA,

Cand. of Sci. (Economics), Associate Professor, Head of the Scientific and Educational Complex, Railway Research Institute (129626, Moscow, 10, 3rd Mytishchinskaya St.), SPIN: 4185-4532, Author ID: 583440, <https://orcid.org/0000-0002-1548-0815>

Igor V. ANOKHOV,

Cand. of Sci. (Economics), Associate Professor, Head of the Scientific Publishing Department, Railway Research Institute (129626, Moscow, 10, 3rd Mytishchinskaya St.), SPIN: 1444-3259, Author ID: 260787, <https://orcid.org/0000-0002-1548-08150000-0002-5983-2982>

Igor V. SIROTENKO,

Cand. of Sci. (Engineering), Scientific Editor, Scientific Publishing Department, Railway Research Institute (129626, Moscow, 10, 3rd Mytishchinskaya St.), Author ID: 436299

ВКЛАД АВТОРОВ

Александр Борисович КОСАРЕВ. Разработка концепции статьи, формулирование целей, задач, структуры подачи материала (5%).

Ольга Николаевна РИМСКАЯ. Реализация концепции статьи, организация работы в Российском государственном архиве в г. Самаре, концептуальные правки (10%).

Игорь Васильевич АНОХОВ. Поиск архивных документов в Российском государственном архиве в г. Самаре, исследование архива журнала ВНИИЖТ, подготовка содержательной части, обзор истории журнала (55%).

Игорь Васильевич СИРОТЕНКО. Исследование архива журнала ВНИИЖТ, обзор истории журнала, поиск информации о редакционной коллегии 1950-х гг. (30%).

CONTRIBUTION OF THE AUTHORS

Alexander B. KOSAREV. Development of the article concept, formulation of goals, objectives, the content structure (5%).

Olga N. RIMSKAYA. Implementation of the article concept, organization of work in the Russian State Archive in Samara, conceptual revisions (10%)

Igor V. ANOKHOV. Search for archival documents in the Russian State Archive in Samara, research of the Russian Railway Science Journal archive, preparation of the content, review of the journal history (55%).

Igor V. SIROTENKO. Research of the Russian Railway Science Journal archive, review of the history of the journal, search for information about the editorial board of the 1950s. (30%).

Авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.

The authors have read and approved the final manuscript.

Прозрачность финансовой деятельности: авторы не имеют финансовой заинтересованности в представленных материалах и методах. Конфликт интересов отсутствует.

Financial transparency: the authors have no financial interest in the presented materials and methods. There is no conflict of interest.

Статья поступила в редакцию 29.03.2022, первая рецензия получена 11.04.2022, вторая рецензия получена 20.04.2022, принята к публикации 26.05.2022.

The article was submitted 29.03.2022, first review received 11.04.2022, second review received 20.04.2022, accepted for publication 26.05.2022.

ВНИМАНИЮ ЧИТАТЕЛЕЙ!

ЭЛЕКТРОННЫЕ ВЕРСИИ СТАТЕЙ ЖУРНАЛА В ОТКРЫТОМ ДОСТУПЕ

На сайте www.elibrary.ru открыт доступ к электронным версиям статей, опубликованных в научно-техническом журнале «Вестник Научно-исследовательского института железнодорожного транспорта».

Для работы с фондами библиотеки пользователю необходимо самостоятельно зарегистрироваться, заполнив регистрационную форму на главной странице eLibrary.ru. Доступ возможен по Вашему логину и паролю с любого компьютера, имеющего выход в интернет.

Материалы журнала, размещенные на сайте Научной электронной библиотеки для свободного использования, допускается использовать, копировать, цитировать исключительно в некоммерческих целях с соблюдением соответствующих положений действующего авторского законодательства (Гражданский кодекс РФ от 18.12.2006 № 230-ФЗ, Часть IV; Глава 70 «Авторское право») с обязательным указанием имени автора/ов произведения и источника заимствования.

На сайте журнала www.journal-vniizht.ru контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.