

УДК 930.2

ББК 63.2

СПЕЦИФИКА «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ»
СЕКМЕНТОВ КУЛЬТУРНОГО ПРОСТРАНСТВА
КРУПНОГО СИБИРСКОГО ГОРОДА
(КОНЕЦ XX – НАЧАЛО XXI ВЕКА):
ТОПОНИМИЧЕСКИЕ ПРИЗНАКИ И ПАМЯТНАЯ СИМВОЛИКА*

В.Г. Рыженко, К.В. Демьянов, С.С. Наумов

Аннотация. Проблема получения нового знания о социокультурных процессах и трансформациях культурного пространства поселений, происходящих в условиях перехода от советской эпохи к постсоветской России, особо актуальна для современной отечественной историографии в контексте истории памяти. Выявление характера и признаков трансформаций образов и символов прошлого применительно к поселениям разных типов предполагает расширение исследовательского инструментария и источниковой базы. Опорным инструментом для нас стала методика натурных обследований в варианте обследования крупного города «по частям». Принято во внимание, что Транссиб способствовал формированию особых «железнодорожных» сегментов в пространстве двух крупных городов (Омска и Новосибирска), претендовавших в XX веке на символический статус «столицы Сибири». Влияние железной дороги прослеживается и в трансформациях современного культурного пространства обоих городов. В статье уделено внимание двум формам трансляции образов и символов памяти о прошлом, связанном с железной дорогой. Это топонимические признаки «железнодорожных» сегментов и наиболее заметные памятные места, соединяющие прошлое и современность. Натурные обследования проведены в августе и сентябре 2018 г. Выявляемые объекты фиксировались в фотографиях. Сформирован комплекс визуальных источников, а зафиксированные объекты также включались в электронный топонимический реестр. Полученные результаты сопоставлялись с информацией из картографических источников, а также с опубликованными архивными сведениями о наименованиях улиц и площадей, о памятниках и символических памятных местах. В статье характеризуется персональный срез топонимического аспекта проблемы. Показано, чьи имена увековечены в названиях улиц «железнодорожных» сегментов, какова степень сохранения или

243

* Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта № 18-09-00329.

забвения образов героев прошлого, давнего и советского, связанных с железной дорогой. На основе сравнения омской и новосибирской ситуации сделаны выводы о том, что в отличие от Омска, где железная дорога монтировалась в сложившуюся городскую структуру, в Новосибирске железнодорожная ветка стала «скелетом», служащим опорой «мягким тканям» города, основой его функционирования как целостного «организма». Если в Омске привокзальное пространство сформировало новый во многом автономный район в рамках большого города, то участок вокруг железнодорожного вокзала Новосибирска вместе с мостом — это сердце города, его историческое ядро. Отсюда закономерно в современном культурном пространстве Новосибирска появление особого памятного места — парка «городское начало» с памятником мосту и Александру III (2000, 2012). В то же время результаты проведенных обследований приводят к общему выводу относительно сохранения памяти о советской истории железной дороги и ее тружениках. Это подтверждают как топонимические признаки, так и запечатленные в архитектуре и скульптуре образы советского прошлого.

Ключевые слова: современное локальное культурное пространство, Транссиб, крупный сибирский город, методика натурных обследований, топонимика, символические места памяти, советская эпоха, Омск, Новосибирск.

THE SPECIFICITY OF THE RAIL NETWORK SEGMENTS OF THE CULTURAL SPACE OF MAJOR SIBERIAN TOWN (THE LATE 20TH AND EARLY 21ST CENTURY):

244 Toponymic Indicators and Commemorative Symbolics

V.G. Ryzhenko, K.V. Demyanov, S.S. Naumov

Abstract. *The problem of acquiring new knowledge of sociocultural processes and transformations in the cultural space of settlements, which occur during the change from the Soviet era to the post-Soviet Russia, acquires particular importance for the modern national historiography in the context of memorial history. The identification of the nature and features of transformations of images and symbols of the past in relation to settlements of different kinds implies broadening of research tools and source databases. The main instrument for us was the methodology of natural examinations is the version of the big town survey “in parts”. It was not taken into account that Transsib contributed to the establishment of “railway” segments in spaces of two big towns (Omsk and Novosibirsk), which claimed to have a symbolic status of “the capital of Siberia”. The impact of the railway can also be seen in transformations of the modern cultural space of both towns. The article focuses on two forms of the broadcasting of images and symbols of memory of the past, related to the railroad. These*

are toponymic indicators of railway segments and the most noticeable memorial places that connect the past and the present. The field research was conducted in August and September of 2018. Detected objects were depicted in the photos, forming the complex of visual sources and were also included in the toponymic electronic roster. The results were weighed against the information from cartographic sources and published historical information about monuments and symbolic memorial places. The article describes a personality snapshot of toponymic aspect of the problem. It is shown whose names are immortalized in street names of railway segments, what is extent of the retention or forgetting images of heroes of the past, longstanding and Soviet, related to the railroad. Based on comparison of situations in Omsk and Novosibirsk it was established that in contrast to Omsk, where the railroad was assembled in the existing urban structure, in Novosibirsk, the railway line became the skeleton, that was a pillar of town's "soft tissues", the basis for its functioning as a whole organism. In Omsk, the area around the railway station formed a new, mostly autonomous Region within the big town, but Novosibirsk station area along with the bridge — is the heart of the town, its historical core. Hence, in the contemporary cultural space of Novosibirsk, the emergence of special memorial place — the park "Gorodskoye nachalo" with the monument of Aleksandr III (2000, 2012) is quite legitimate. At the same time, results of conducted researches point to the conclusion about maintaining of the memory of the railroad Soviet history and its workers. This is confirmed by both toponymic indicators and images of the Soviet past, captured in architecture and sculpture.

Keywords: *modern local cultural space, Transsib, big Siberian town, methodology of natural examinations, toponymy, symbolical memorial places, Soviet era, Omsk, Novosibirsk.*

Великая Сибирская железная дорога стала важным градообразующим фактором всех типов поселений, оказала решающее влияние на формирование социальной структуры, городской инфраструктуры и темпы развития расположенных на ней городов. Она по-прежнему влияет и на трансформации их локальных культурных пространств. Транссиб послужил катализатором изменений в сознании людей. Эпоха модерна в Сибири наступила именно с прибытием первого паровоза на станцию Омск-Пост в 1894 г. Железная дорога дала рабочие места, сформировала

новый образ жизни горожанина, и в итоге, сыграла важнейшую роль в исторических событиях переломной эпохи 1917–1920 гг. и всего XX века.

Железная дорога способствовала формированию особых «железнодорожных» сегментов в пространстве крупных городов. Для Омска это привело к созданию первоначально пристанционного поселка, позже — городского района со своей индустриальной инфраструктурой. Для Новосибирска прокладка железнодорожного пути вместе со строительством моста через Обь явилась главной причиной возникновения города

как такового — его генетическим кодом. Влияние железной дороги прослеживается и в трансформациях современного культурного пространства обоих городов. Два центра, соперники за право обладания символическим статусом «столицы Сибири», имеющие между собой множество различий, схожи именно в этом.

Цель предлагаемой статьи состоит в выявлении локальных признаков этого сходства и имеющих отличий, включая формы трансляции памяти о прошлом. В качестве таких форм в данном случае взяты топонимика (с акцентом на годонимы — названия линейных объектов в городе) и символические памятные места. Рабочая опора для получения первичных эмпирических данных состоит в использовании методики натуральных обследований [1]. Обследования были проведены в первой половине августа 2018 г. в Омске и в первую декаду сентября того же года в Новосибирске. Применительно к крупному городоцентру использовался принцип раскладываемости культурного пространства или обследования «по частям» [2, с. 13-15]. Выявляемые объекты фиксировались в фотографиях, а также включались в электронный топонимический реестр. Полученные результаты дополнены информацией из картографических источников. Они сопоставлены с опубликованными архивными сведениями о наименованиях улиц и площадей [3], о символических памятниках и памятных местах, закрепляющих связь прошлого и современности в «железнодорожных» сегментах двух сибирских мегаполисов.

История строительства и функционирования железных дорог в России не оставалась без внимания исследователей. Об этом свидетельству-

ет довольно обширная литература. Ее перечень уже вошел в новейшие учебные пособия [см.: 4, с. 284-290]. Подчеркнем, что в концепцию указанного коллективного труда, апробированную еще в 2002 г. [5, с. 92-93], впервые был включен вопрос о роли железной дороги в формировании социокультурного пространства прилегающих к ней территорий. Тогда же при характеристике Транссиба подчеркивалась его уникальность как мощного градообразующего фактора [там же, с. 88; 4. с. 105-106]. Авторы подчеркивали, что «особенно быстро росли города, расположенные на пересечении железной дороги с водными и гужевыми путями сообщения». В исключительно выгодном положении в этом смысле оказались Ново-Николаевск (будущий Новосибирск) и Омск, получивший новый толчок в своем развитии.

В современной историографии интересующей нас темы следует выделить недавнюю публикацию летописи истории Западно-Сибирской железной дороги [6]. Это труд большого коллектива ветеранов, сотрудников железнодорожных музеев, кураторов проекта из Института истории СО РАН. Особое внимание в нем уделено людям Магистрала, что позволяет оценить его и как место памяти о событиях и фигурах из прошлого, связанного с влиянием железной дороги на трансформации локальных (городских и сельских) культурных пространств поселений. Для историков летопись одновременно является источником разнообразной конкретно-исторической информации.

Железная дорога пришла в Омск со стороны Челябинска, с продвижением строительства Транссиба в 1894 г.

к левому берегу Иртыша и установлением железнодорожного моста в 1896 г. Прокладка путей и образование станций требовали постоянного обслуживания, в связи с этим вблизи дороги возникают новые поселения. На левом берегу Иртыша появился поселок Куломзино, названный по имени А.Н. Куломзина, управляющего делами Комитета Сибирской железной дороги, сыгравшего важную роль в ее строительстве. Южнее от Омска, на правом берегу, возникло несколько поселений, где проживали рабочие. Железная дорога здесь не только средство существования, но и конструктор окружающей человека материальной среды. «Кольцо», которое образуют расходящиеся ветки железнодорожных путей, формирует внутри себя замкнутое, локальное пространство, которое наполняется собственными культурными смыслами. Оно четко просматривается на картографических источниках [см.: 7, с. 8-9], включая современные карты, представленные в Интернет-ресурсах.

Эта территория получила название «Привокзальный поселок». На протяжении советской эпохи несколько раз менялся официальный статус поселка (г. Ленинск-Омский, г. Ленинск, Ленинский район г. Омска). Здесь сосредоточены основные топонимы, генетически связанные с железной дорогой. За рамками данной статьи остается обобщение очевидной производственной топонимики (улицы Станционные, Дёповские, Рабочие и т.д.). Мы сосредоточимся на персональном аспекте проблемы: чьи имена увековечены в названиях улиц «железнодорожных» сегментов. Такая очередность проистекает из необходимости определить в первом

приближении степень сохранения или забвения образов героев прошлого, давнего и советского, связанных с железной дорогой.

В омской ситуации начала XXI века «Привокзальный поселок» является частью современного Ленинского округа г. Омска. Он располагается в границах улиц Академика Павлова с запада, Блусевич с востока, на юге переходит в промзону, с севера замыкается петлей ветки Транссиба [8, с. 12]. Проведенное натурное обследование показывает, что поселок состоит как бы из двух частей, кардинально различающихся между собой. В западной части находятся многоквартирные дома, магазины и учреждения; она более тяготеет к железнодорожному вокзалу и самой ветке (ее можно обозначить как «официальную» часть поселка). Во второй части расположен частный сектор, он плавно переходит в другие, замкнутые на себе территории.

Внутренняя планировка поселка содержит топонимы, смысловое наполнение которых напрямую порождено влиянием железной дороги. Одна из центральных улиц поселка носит имя Александра Карлова, большевика-революционера. Карлов был одним из наиболее активных деятелей советов в 1918 г. в Омске, работал на железной дороге и проводил революционную агитацию среди железнодорожных рабочих Ачинска, Боготола и Омска. Улица Карлова появилась в Омске в 1963 г. (он скончался в 1964 г., в Ростове-на-Дону) [3, с. 50, 204].

Перпендикулярно улице Карлова проходит улица, названная в честь Анны Блусевич, ветерана большевистской партии. В 1917–1918 гг. она была секретарем Железнодорожного

районного комитета РСДРП (б), который располагался на территории Привокзального поселка. Улица ее имени появилась в 1958 г. (скончалась Анна Федоровна в 1954 г.) [3, с. 31, 189].

На территории «официальной» части поселка, где ныне располагаются учреждения и многоквартирные дома, находятся улицы Вокзальная и Карбышева, параллельные друг другу. Название улицы Вокзальной восходит еще к дореволюционной топонимике [3, с. 33]. Железнодорожный вокзал, первая реконструкция здания которого была завершена в 1958 г., в настоящее время находится на значительном удалении от улицы, не на территории Привокзального поселка, а на улице Леконта, еще одного омского железнодорожника, который был членом большевистского подполья. Андрей Леконт был расстрелян колчаковцами. Улица его имени появилась в 1961 г. До этого она называлась Привокзальной, как и поселок [3, с. 61, 210].

Улица Карбышева, названная в честь Героя Советского Союза, омика Дмитрия Михайловича Карбышева, не случайно расположена в Привокзальном поселке. В обязанности Д.М. Карбышева как инженера-фортификатора входило также строительство и эксплуатация железных дорог. Он руководил восстановлением железнодорожного моста через Иртыш в Омске, взорванного при отступлении белых в 1919 г. Восстановление моста имело огромное значение для продолжения наступления Красной армии, транспортировки ресурсов, и основную роль в этом сыграли омские железнодорожники [9, с. 17]. Имя Карбышева присутствует в пространстве

Омска вдоль железной дороги и в других частях городского пространства, а также символично соединяет два берега Иртыша. На левом берегу расположена железнодорожная станция «Карбышево», ранее носившая названия «Куломзинская» и «Омск-пост» (локальная трансформация советской эпохи). В центре города имеется установленный в 1961 г. памятник Д.М. Карбышеву — герою Великой Отечественной войны, узнику концлагеря, патриоту, который предпочел, как указано на мемориальной доске, смерть предательству. Этот образ остается устойчивым в локальном пространстве Омска и в его постсоветских трансформациях, о чем свидетельствует новейшая народная акция по присвоению имен знаменитых личностей аэропортам городов. В Омске лидировало имя Д.М. Карбышева [10].

На территории Привокзального поселка также имеются улицы, наименование которых не связано с железной дорогой, но успешно дополняющие общую картину, формирующие общее смысловое наполнение локального, замкнутого пространства. Топонимика здесь состоит из названий разных эпох, отражающих символы своего времени. Остаток дореволюционной топонимики представляет собой уже упомянутую улицу Вокзальную. Представлены и 1920-е гг. такими улицами как номерные Озерные (можно добавить и номерные Рабочие), а также целым комплексом улиц, названных в честь русских литераторов. Набор классиков примечателен. Среди них Л.Толстой, Горький, Кропоткин, Некрасов, Радищев, Добролюбов. Была среди них и улица Пушкина, но в 1938 г. она переименована в улицу Дзержинского [3, с. 39]. Имя

«Железного Феликса» тоже не случайно зафиксировано как символ именно в Привокзальном поселке. Ф.Э. Дзержинский, как народный комиссар путей сообщения, прибыл в Омск в начале 1922 г. по решению Политбюро и контролировал работу железнодорожных мастерских по восстановлению транспортного сообщения для переброски хлеба в Европейскую часть страны [9, с. 21]. Необходимость переименования улицы Пушкина возникла после присоединения г. Ленинска к г. Омску из-за существования двух улиц с одинаковым названием.

В 1930-е гг. также появились улицы В. Гризодубовой, Академика Павлова, Уральская, Байкальская и Вузовская, заменившая собой улицу Школьную [3, с. 26]. В 1950-е гг. возникли уже упоминавшиеся улицы Карбышева, Блусевич, а также имени Артема Избышева [3, с. 48], руководителя омских партизан в годы гражданской войны.

Воздействие железной дороги на омскую топонимику не ограничивается Привокзальным поселком. Центром сосредоточения памятной символики является железнодорожный вокзал. Здание в постсоветское время пережило два капитальных ремонта фасада (1996, 1999) и фундаментальную реконструкцию (2005–2007). Авторы проекта, представители Новосибирского института Сибжелдорпроект, согласно их интервью газете Коммерсантъ от 24.04.2006 г. [11], постарались сохранить исторический облик и выполнить интерьер в монументально-величественном стиле с преобладанием элементов классической архитектуры. В результате вокзал воссоздан как памятный символ советской (сталинской) эпохи.

Прямо перед ним расположена Привокзальная площадь, на которой находится традиционный для советской эпохи памятник Ленину с вытянутой рукой, встречающий гостей и жителей города, прибывших по железной дороге. Памятник 1959 г. работы известных советских скульпторов Ю.Г. Нероды и И.М. Рукавишников с 1980 г. был отнесен к объектам культурного наследия регионального значения. В связи с проектами реконструкции Привокзальной площади к 300-летию Омска бушевали дискуссии, нужно ли сохранять памятник Ленину. Натурное обследование показывает, что памятник остается на месте.

Справа от памятника (если смотреть со стороны вокзала) находится пригородный вокзал, вблизи которого разбит небольшой сквер. В сквере установлен памятный знак, именуемый так: «Памятник 170-летию железных дорог России и 110-летию Транссибирской магистрали». Он представляет собой контуры чугунной карты Омской области с сетью железных дорог, под которой расположен фрагмент железнодорожного полотна. Рядом скульптура железнодорожного служащего, регулирующего движение поездов. С левой стороны от здания вокзала находится «Музей революционной, боевой и трудовой славы омских железнодорожников», ставший ныне частью вокзального комплекса, выполненного в едином архитектурном стиле. Это место памяти имеет свою непростую историю и менявшиеся координаты в локальном «железнодорожном» сегменте городского пространства. В условиях перехода от советской эпохи к постсоветским реалиям судьба музея, получившего в 1988 г.

статус «народного», неоднократно подвергалась испытаниям. Менялись адреса его местонахождения. Из ДК «Железнодорожник» (ул. 6-я Станционная) он переехал накануне празднования 120-летия Транссиба и 300-летия Омска на привокзальную площадь [12]. Примечательно, что с 2013 г. на базе музея начало работать сообщество любителей истории железнодорожного транспорта.

От вокзала расходятся улицы, именованные которых, тем или иным образом, связаны с железной дорогой. Ближайшая к вокзалу улица Марченко названа в честь Петра Парфеновича Марченко (1882–1961), омского железнодорожника, члена партии большевиков, который был первым секретарем Железнодорожного райкома РКП (б) и комиссаром Главных железнодорожных мастерских [3, с. 214].

Параллельно вокзалу проходит улица Лобкова, названная в честь революционера-большевика Залмана Иудовича Лобкова, бывшего председателем комитета РСДРП в Омске с декабря 1917 г. Лобков активно вел пропаганду среди железнодорожных рабочих, которые и стали основным двигателем революции в Омске. На этой улице расположено здание бывшего клуба железнодорожников им. З.И. Лобкова, построенное в 1927 г., в настоящее время известное как Областной дом учителя (в 1980-е гг. в нем располагался упомянутый выше народный музей омских железнодорожников). Рядом находится здание Дворца культуры им. Красной гвардии. Само здание построено до революции, но ныне обшито современными материалами, скрывающими исторический облик постройки. На нем установлены две мемориальные доски. Первая пояс-

няет, что «здесь в 1917–1918 гг. помещался штаб Красной гвардии». На второй написано, что «здесь в 1917–1918 гг. помещался железнодорожный райком РСДРП (б)», секретарем которого и была Анна Блусевич.

За зданиями ДК им. Красной гвардии и бывшего ДК им. Лобкова расположен сквер, носящий неофициальное название имени Лобкова. На территории сквера в 1999 г. установлен знак «В память об основателе Западно-Сибирской железной дороги А.Н. Куломзине», а также в 2000 г. памятник жертвам уфимской катастрофы 1989 г.

Далее по улице Лобкова находится здание Омского колледжа транспортного строительства, некогда железнодорожного училища. На здании установлены три мемориальные доски. Одна говорит о том, что в здании техникума во время Великой Отечественной войны находился военный госпиталь. Другая же о том, что с 1902 г. по 1905 г. здесь учился бывший первый секретарь железнодорожного райкома ВКП (б) Александр Андреевич Карлов. Об улице в его честь в Привокзальном поселке уже упоминалось выше. Третья повествует о биографии З.И. Лобкова, в честь которого названа улица.

Параллельно улице Лобкова проходит улица Котельникова, носящая имя Алексея Ивановича Котельникова, участника революции 1905–1907 гг., одного из организаторов всеобщей забастовки железнодорожников Сибири [3, с.207].

Однако влияние железной дороги на омскую топонимику не ограничивается районом железнодорожного вокзала. В разное время и в разных местах в городе возникали улицы, на-

званные в честь омских железнодорожников-революционеров. Не так далеко от Привокзального поселка, в поселке Чередовый проходит улица Удалова. Матвей Удалов был соратником Залмана Лобкова, большевиком-подпольщиком и работником омского железнодорожного депо. В период первого установления советской власти в Омске он был заместителем председателя губисполкома, расстрелян в 1919 г. вместе с Лобковым в Челябинске [3, с. 231]. На левом берегу Иртыша, в Старом Кировске, недалеко от современной железнодорожной станции «Карбышево» есть улица Муромцева, появившаяся еще в начале 1920-х гг. О самом Муромцеве известно мало: только то, что он был омским железнодорожником. Он не являлся партийцем, но был участником восстания 22 декабря 1918 г. в Куломзино.

Именования улиц в честь омских железнодорожников происходили на протяжении всей советской эпохи. В 1958 г. улица Жактовская была переименована в улицу Пранова, по имени рабочего-железнодорожника Евдокима Пранова, члена партии и омского совета, погибшего в боях с чешскими легионерами под Марьяновкой [3, с. 85, 222].

В 1967 г. одна из номерных улиц, а именно 12-я Линия, стала улицей Шебалдина. В. Шебалдин был первым председателем ЧК в Омске, членом президиума Омского совета, до революции работал в железнодорожных мастерских. После чехословацкого мятежа покинул Омск, жил в Москве, являлся членом структур ЦКК-РКИ [3, с. 115, 234]. В. Шебалдин скончался в 1963 г. Память о нем сохранена в омском символическом пространстве.

Добавления в «копилку памяти» революционной славы омских железнодорожников происходили и в 1970-е гг., что несколько выбивается из общей тенденции увековечивания памяти героев Великой Отечественной войны в этот период. В новостройках Советского района в 1971 г. появилась улица Марка Никифорова, одного из руководителей большевистского подполья, омича, выпускника омского железнодорожного училища. Никифоров был расстрелян белогвардейцами в 1919 г. [3, с. 75, 217].

Влияние железной дороги на омскую топонимику проявлено в основном, в увековечивании имен омских железнодорожников-революционеров. Тем не менее, имеющееся количество именованных, являющихся яркими символами советской эпохи, в совокупности со всей городской инфраструктурой, насыщенной «духом» железной дороги, позволяет говорить о наличии в Омске особого локального «железнодорожного» сегмента. Условно его границы можно довести до бывшего здания Управления Омской железной дороги (ныне в нем располагается Омский государственный университет путей сообщения). Здание построено в 1914–1916 гг. и является памятником архитектуры. Оно, как место памяти об образах и фигурах прошлого, заслуживает отдельного историко-культурологического анализа. Пока же напомним, что фасад, выполненный по проекту петербургского архитектора Ф. Лидваля, украшают четыре аллегорические скульптуры, символизирующие железную дорогу: Тяга, Администрация, Путь и Движение. На фасаде здания в 2003 г. была открыта мемориальная доска начальнику омской железной дороги, трижды на-

гражданному знаком «Почетный железнодорожник» Б.К. Саламбекову. В музее ОмГУПС есть его бюст. Несомненно, он относится к фигурам памяти государственного уровня.

Центральная часть Новосибирска сосредоточена в границах двух районов — Железнодорожного и Центрального. Инфраструктурное наполнение Центрального района полностью соответствует его названию — это деловой центр, где сосредоточены основные административные, социально-экономические и культурные объекты. Железнодорожный район — исторический центр, память города, его традиция. Неслучайно здесь на набережной Оби в 2000 г. появляется памятное место с символическим названием — парк «Городское начало». Здесь находится пролет знаменитого железнодорожного моста, сохраненный в качестве музейного экспоната после демонтажа моста в 1990-х гг. В 2012 г. это памятное место пополнилось памятником Александру III, подписавшему указ о строительстве Транссиба.

История Железнодорожного района ведет отсчет с года основания Новониколаевска-Новосибирска. Весной 1893 г. началось возведение станционного поселка. В связи со строительством железнодорожной станции на правом берегу р. Обь была начата рубка просеки к речному порту и отсыпка путевых насыпей. В течение первых лет строительства будущей «сибирской столицей» станционный поселок слился с поселком строителей моста, и до середины 1930-х гг. Железнодорожный район не был самостоятельной административной единицей. Официально он возник 3 августа 1936 г., когда был образован Кагановичский рай-

он, получивший название в честь наркома путей сообщения СССР Л.М. Кагановича. История города и его районов в настоящее время достаточно хорошо описана историками и краеведами и представлена в Интернет-ресурсах. Поэтому наше натурное обследование предусматривает, как и в Омске, персонифицированный срез и символику памяти о роли железной дороги и ее работников в локальном пространстве непосредственно Железнодорожного района.

Одним из основателей будущего района считают инженера-путейца В.К. Жандра, под руководством которого при станции было построено кирпичное паровозное депо с малыми мастерскими, в которых трудились более 400 рабочих разных специальностей [13, с. 28]. На улице Движенцев возникли первые дома станционного поселка, впоследствии выросшего в Вокзальную часть Новониколаевска.

В начале XX в. кварталы района считались самыми престижными в городе, здесь селились богатые купцы, строились дорогие дома. На улице Революции (бывшей Дворцовой) были построены в стиле неоклассицизма здания гостиницы «Метрополитен» и Коммерческий клуб. После окончания на территории Западной Сибири Гражданской войны, в апреле 1920 г. город был разделен на четыре района: Вокзальный, Закаменский, Центральный и Ишподромский. 5 августа того же года было переименовано 14 улиц Новониколаевска, в том числе проходящих по нынешней территории района: Кабинетская улица стала Советской, Воронцовская — Свердловской (Свердлова), Гудимовская — Коммунистической, Дворцовая — улицей Ре-

волюции, Асинкритовская — Рабочей (ныне Чаплыгина), Тобизеновская — улицей Горького [14].

Современный Железнодорожный район Новосибирска с севера очерчен граничной линией улиц Ногина, Песочной и Бурлинским переездом, проходящим вдоль железнодорожной ветки паровозного депо станции «Обь», с востока четко ограничен прямой линией — улицей Советской, в южной части замыкается Красным проспектом и железнодорожным мостом. Западной границей Железнодорожного района служит берег р. Оби. По своей застройке и инфраструктурной составляющей район крайне неоднороден: деревянные дома начала XX века соседствуют с промзоной железнодорожного вокзала и речного порта, многоэтажные жилые и офисные постройки 1980–2000-х гг. расположены бок о бок с одноэтажными частными домами. Границы между современным мегаполисом-миллионником и рабочим городком здесь крайне условны.

Поскольку в отличие от Привокзального поселка Омска Железнодорожный район был и остается центром Новосибирска, то помимо улицы Советской в нем представлен «классический» набор топонимов центральной части социалистического города: улицы 1905 года, Челюскинцев, Сибирская, Ленина, Депутатская, Октябрьская, Коммунистическая, Свердлова, Урицкого, Революции, проспект Дмитрова, Комсомольский проспект. В этом стандартном перечне примечательна разве что улица Ленина, поскольку имя вождя революции на карте города новосибирцы тоже связывают с Транссибирской магистралью. На вокзале станции Обь 2 марта 1897 г.

Ленин останавливался по пути в сибирскую ссылку в Шушенское: его пребывание в Новониколаевске продлилось несколько часов. На тот момент железнодорожный мост еще не был построен и из Кривошекова Ленин проехал к вокзалу на лошадях по скованной льдом реке. Со станции Обь он написал письмо матери, в котором, помимо прочего, сообщил: «Так как здесь движение пока „временное“, то плата еще по старому тарифу... Окрестности Западно-Сибирской дороги... поразительно однообразны: голая и глухая степь» [см.: 15, с. 14]. В 1947 г. на здании вокзала «Новосибирск-Главный» была установлена мемориальная доска с текстом: «На этом месте была станция Обь, где в 1897 году, следуя в село Шушенское, останавливался В.И. Ленин». Как показало натурное обследование, в настоящее время доска остается на месте. Первый памятник Ленину в Новосибирске также появился на территории Железнодорожного района в 1927 г. Монумент входил в комплекс Дворца Труда (ныне в здании располагается Новосибирская государственная академия водного транспорта) и был установлен на его парадных ступенях. В 1950-е гг. памятник перенесли в сквер, разбитый перед Дворцом Труда, занимающий площадь между улицами Щетинкина, Урицкого, Ленина и Советской. Он сохранился.

Непосредственно «железнодорожная» топонимика района представлена показательным списком наименований. Параллельно зданию железнодорожного вокзала проходит улица Дмитрия Шамшурина, разделенная на две части площадью Гарина-Михайловского. Первая часть улицы начинается от безымянного

проезда между улицами Ленина и Федора Ивачева, пересекает Комсомольский проспект, после чего соединяется с площадью Гарина-Михайловского; вторая часть начинается от площади и заканчивается, сливаясь с улицей Железнодорожной. Эта улица, ранее называвшаяся Вокзальной в 1977 г., была переименована в честь Д.А. Шамшурина, активного участника рабочего, революционного и профсоюзного движения в Новониколаевске и Барнауле [6, с. 104]. На этой улице располагается Музей Западно-Сибирской железной дороги (Шамшурина, 39). В ходе натурного обследования была осуществлена фотофиксация музейной экспозиции (59 фотографий) как отдельной музейной мемориативной практики для последующего отдельного изучения.

К теме железной дороги обращен и топоним — улица Движенцев. Небольшая улочка, идущая параллельно улице Шамшурина в том районе, где та, соединяясь с улицей Ленина, переходит в Железнодорожную улицу, служащую северной границей Челюскинского жилого микрорайона. Застройка ул. Железнодорожной преимущественно жилая. Старые трехэтажные дома плавно переходят в новые современные кварталы, строящиеся вокруг транспортного кольца в пересечении ул. Челюскинцев и ул. Нарымской. Образовавшаяся площадь была названа в честь начальника Западно-Сибирской железной дороги в 1973–1983 гг. Ивана Ефимовича Трубникова (1921–1999). Официальное присвоение площади его имени произошло относительно недавно, в день открытия там стелы И.Е. Трубникову, 27 ноября 2002 г. В центре площади

расположен памятный знак в виде верстового столба, обозначающего 3336 км Транссиба (расстояние от Омска до Новосибирска).

Улица Нарымская, идущая перпендикулярно улице Железнодорожной, соединяет площадь Трубникова с площадью Луинцев. Луинцами назвали последователей машиниста депо «Новосибирск-Томский» Н.А. Лунина, инициировавшего в 1940 г. новый метод социалистического соревнования, суть которого заключалась в выполнении текущего ремонта паровоза силами самой паровозной, а не ремонтной бригады. 7 января 1942 г. Наркомат путей сообщения издал специальный приказ «О развитии лунинского движения на железнодорожном транспорте в условиях войны» и самому Н.А. Лунину в 1943 г. было присвоено звание Героя Социалистического труда [6, с. 246]. На площади Луинцев установлен паровоз серии ФД (Феликс Дзержинский) за номером 3000, переданный бригаде Н.А. Лунина, и стела с надписью «Мемориал труженикам тыла 1941–1945 гг.». Еще одно место их памяти — это мемориальная доска на доме, где жил основатель лунинского движения (ул. Салтыкова-Щедрина). Она затерялась во дворах между проспектом Димитрова и Вокзальной магистралью.

Как и в Омске, основная часть железнодорожной символики сконцентрирована вокруг здания вокзала и привокзальной площади. 26 декабря 1956 г. Вокзальная площадь Новосибирска была переименована в честь Н.Г. Гарина-Михайловского. В качестве фигуры памяти в Новосибирске Гарин-Михайловский значим не как известный русский писа-

тель конца XIX – начала XX в., но как инженер-путеец и формальный основатель Новосибирска. Будучи в 1891 г. руководителем работ на участке «Челябинск – Обь» Западно-Сибирской железной дороги, он проложил дорогу южнее Томска — у села Кривошеково. Одним из последних изменений первоначального проекта и стало возникновение будущего города Новосибирска.

В 1987 г. под площадью Гарина-Михайловского была построена и открыта одноименная станция в составе второго пускового комплекса первой очереди Дзержинской линии новосибирского метрополитена. Долгие годы в городе обсуждался вопрос о необходимости установки на площади памятника Н.Г. Гарину-Михайловскому. Но идея до сих пор не воплощена в жизнь, поскольку не утихают дискуссии по поводу того, кого все-таки считать отцом-основателем города. В самое последнее время добавились дебаты о дате основания города Ново-Николаевска.

От площади Гарина-Михайловского расходятся улицы Ленина, Челюскинцев и Вокзальная магистраль. **Вокзальная магистраль** — одна из центральных улиц Новосибирска и самая широкая улица города (ширина — 24,5 м). Ее протяженность составляет около 1 км. Пролегает улица от здания вокзала «Новосибирск-Главный» до пересечения с улицей Советской. Прокладка в 1950–1960-х гг. Вокзальной магистрали (частично выделенной из ул. Орджоникидзе) и в 1960–1980-х гг. проспекта Димитрова изменила историческую топографию Железнодорожного района. Строительство этих улиц планировалось еще с 1927 г.: вдоль будущих

транзитных трасс строили новые здания, разрезающие старую застройку. «Пробивка магистрали проходила со значительным сносом дореволюционных деревянных жилых домов по Комсомольскому проспекту, улицам Потанинской, Омской» [см.: 16, с. 88]. Окончательно улица оформилась в начале 1990-х гг.

Локальное пространство Вокзальной магистрали практически полностью связано с образами железной дороги. На пересечении с ул. Урицкого выстроены два корпуса Управления Западно-Сибирской железной дороги (Вокзальная магистраль, 12 и 14). Мемориальная доска на здании № 14 (памятник архитектуры 1934 г.) сообщает, что в нем с 1949 по 1973 гг. работал организатор железнодорожного транспорта, Герой Социалистического Труда Николай Порфирьевич Никольский. На противоположной стороне улицы по адресу «Вокзальная магистраль, 15» на здании **Сибгипротранса** установлена мемориальная доска в память о трагически погибших в ноябре 1942 г. при выполнении изысканий вариантов трассы дороги Абакан-Тайшет инженерах-проектировщиках института А.М. Кошурникове, А.Д. Журавлеве, К.А. Стофато. Их именами названы также улицы в Октябрьском районе Новосибирска. На доске с барельефом на соседнем жилом доме № 19 указано, что в нем с 1959 по 1992 гг. жил инженер-строитель, лауреат Государственной премии СССР Али Халилович Алиджанов (1932–1992). На этом же доме установлена доска в память о другом его знаменитом жильце Николае Семеновиче Симакове — руководителе восстания в 1945 г. в концлагере

«Бухенвальд», работавшем до Великой Отечественной войны слесарем в Новосибирском паровозном депо.

В топонимику Железнодорожного района Новосибирска, в отличие от привокзального пространства Омска, удалось вкратце лишь двум топонимам, связанным с именами классиков русской литературы. Это улица Максима Горького и улица Салтыкова-Щедрина.

В 1980-е гг. был возведен Челюскинский жилмассив, были построены здания цирка и Дворца культуры железнодорожников [там же, с. 137]. Топонимическое пространство Железнодорожного района в основном приняло свой современный вид.

В Новосибирске, как и в Омске, влияние железнодорожной магистрали на топонимику города выходит далеко за пределы привокзальной территории. Традиция называть улицы именами железнодорожников-строителей Новосибирска возникла еще до 1917 г. Так, одна из первых улиц города — Челюскинцев — до 1934 г. называлась Межениновской в честь инженера-путейца Н.П. Меженинова. Первая мощеная улица города — Владимирская получила свое название от имени начальника службы пути Средне-Сибирской железной дороги надворного советника В.К. Жандра [17]. Интересно, что Владимирская улица в советские годы не переименовывалась, но с 1957 г. ее наименование употребляется несколько иначе — Владимирская.

После окончательного установления в городе советской власти в 1919 г. стали появляться топонимы в честь революционеров. Улицы, прямо или косвенно связанные с именами железнодорожников, располага-

ются по всему городу. В 1935 г. улица Логовская в Центральном районе была переименована в улицу Семьи Шампиных. Шампины — переселенцы из Тамбовской губернии. Отец и сыновья Василий, Иван и Григорий были «профессиональными революционерами». Глава семьи — Иван Дмитриевич принимал участие в строительстве моста через Обь.

Одна из главных улиц Заельцовского района носит имя Дуси Ковальчук. Известная сибирская революционерка Евдокия Борисовна Ковальчук сама не имела отношения к железной дороге, но ее отец работал на строительстве Транссиба, а муж, по некоторым сведениям [18], был не цирюльником, как указывалось в «канонической» биографии, а трудился машинистом паровоза, но при этом был ярким монархистом.

В 2000-е гг. в Новосибирске вновь стали присваивать улицам имена служащих железной дороги — основателей города, незаслуженно вычеркнутых из городской топонимии в советские годы. В 2016 г. Южная площадь была переименована в площадь инженера Будагова. Григорий Моисеевич Будагов был инженером-путейцем. В 1893–1897 гг. он фактически исполнял обязанности главного инженера строительства первого железнодорожного моста через Обь [19]. Это переименование стало вполне логичным шагом, завершившим формирование пространства Парка «Городское начало».

На основе сравнения омской и новосибирской ситуации сделаны выводы о том, что в отличие от Омска, где железная дорога монтировалась в сложившуюся городскую структуру, в Новосибирске железнодорожная вет-

ка стала «скелетом», служащим опорой «мягким тканям» города, основой его функционирования как целостного «организма». Если в Омске привокзальное пространство сформировало новый, во многом автономный район в рамках большого города, то участок вокруг железнодорожного вокзала Новосибирска вместе с мостом — это сердце города, его историческое ядро. Отсюда закономерно в современном культурном пространстве Новосибирска появление особого памятного места — уже упомянутого Парка «Городское начало» с памятником железнодорожному мосту и Александру III (2000, 2012). В то же время результаты проведенных обследований подводят к общему выводу относительно бережного сохранения памяти о советской истории железной дороги и ее тружениках. Это подтверждают топонимические признаки, прослеженные в ходе натурного обследования, в большинстве сопоставимые с картографическими источниками [20]. В перечень сходных памятных мест входят здания вокзалов и наличие музеев: истории Западно-Сибирской железной дороги и омских железнодорожников. К отличиям отнесем специфику здания вокзала «Новосибирск-Главный». Оно сохраняет свой первоначальный советский архитектурный облик и мозаичные интерьеры, считается до настоящего времени одним из лучших вокзалов страны. В главном зале ожидания постоянно сменяются фотовыставки из фондов музея истории Западно-Сибирской железной дороги с видами железнодорожных станций Транссиба. У выхода на перрон первого пути находятся скульптуры мужчины с ребенком на плечах и женщины с мальчиком-

пионером, встречающие и провожающие пассажиров.

Великая Сибирская дорога сыграла важнейшую роль в развитии Омска и Новосибирска в XX веке. Железнодорожные пути подобно кровеносным сосудам наполнили жизнь сибирских городов новыми надеждами, ценностями и значениями. Транссибирская магистраль сформировала новый тип структуры городов, обновила социокультурные ландшафты. Топонимические особенности городских сетей Омска и Новосибирска, символика, привнесенные в облик городов железной дорогой, являются важнейшим источником при изучении урбанизированного пространства Западной Сибири.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Рыженко, В.Г.* О методиках выявления трансформаций образов прошлого в локальных культурных пространствах постсоветской России [Текст] / В.Г. Рыженко // Вестник Омского университета. Серия Исторические науки. — 2018. — №4. — С. 53-57.
2. *Бреславский, А.С.* Постсоветский Улан-Удэ: культурное пространство и образы города (1991–2011) [Текст] / А.С. Бреславский. — Улан-Удэ: Изд-во Бурятского госуниверситета, 2012. — 156 с.
3. Улицы города Омска. Справочник [Текст] / сост. Г.Ю. Гурьев, Л.И. Огородникова; 2-е изд., испр. и доп. — Омск: Изд-во ОмГПУ, 2008. — 278 с.
4. История железнодорожного транспорта России: учебное пособие [Текст] / А.В. Гайдамакин, В.В. Лукин, В.А. Четвергов и др.; под ред. А.В. Гайдамакина, В.А. Четвергова. — М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2012. — 312 с.
5. История железнодорожного транспорта России: учебное пособие [Текст] / под ред. А.В. Гайдамакина, И.И. Галиева,

- В.А. Четвергова. — Омск: Омский гос. ун-т путей сообщения, 2002. — 244 с.
6. Стальная магистраль: летопись Западно-Сибирской железной дороги [Текст] / гл. ред.-сост. В.Б. Лазуткин. — Новосибирск: ИД «Историческое наследие Сибири», 2015. — 568 с.
 7. Омск: 1716 – 1991. Омск. 275 лет. Альбом: Комитет геодезии и картографии СССР [Текст]. — М., 1991. — 16 с.
 8. Омск: 1716–2016. Город, улица, дом: Атлас. 9-е изд., обнов. и доп. [Текст]. — Омск: Омская картографическая фабрика, 2016. — 120 с.: ил.
 9. Из истории советского Омска (1917 – июнь 1941 гг.): сб. док. и материалов [Текст] // Гос. арх. Ом. обл. [сост. М.А. Плетнев и др.; вступ. ст. А.К. Касьяна]. — Омск: Зап.-Сиб. кн. изд-во. Ом. отделение, 1975. — 336 с.
 10. Омский аэропорт назовут в честь героя войны Карбышева [Электронный ресурс]. — URL: www.omsk.kp.ru/daily/26915.7/3961237 (дата обращения: 01.12.2018).
 11. «Железнодорожному вокзалу подновили лицо» [Электронный ресурс]. — URL: www.kommersant.ru/doc/668113 (дата обращения 15.11.2018).
 12. «Музей омских железнодорожников с Московки переезжает на Привокзальную площадь». Коммерческие вести. 28.03.2016 [Электронный ресурс]. — URL: www.omsk.bezformata.com/listnews/muzej-omskih-zheleznodorozhnikov/45179618 (дата обращения 15.11.2018).
 13. Памятники Новосибирска. Сб. ст. [Текст]. — Новосибирск: Зап.-Сиб. кн. изд-во, 1980. — 112 с.
 14. Ложкин А. К 70-летию Железнодорожного района [Электронный ресурс]. — URL: www.nsk-history.livejournal.com/6705.html (дата обращения 12.11.2018).
 15. Новосибирск. Памятные места и достопримечательности. [Текст]. — Новосибирск: Зап.-Сиб. кн. изд-во, 1967. — 168 с.
 16. Баландин С.Н. Новосибирск. История градостроительства. 1945–1985. [Текст] / С.Н. Баландин. — Новосибирск: Зап.-Сиб. кн. изд-во, 1986. — 160 с.
 17. Знаменитые улицы Новосибирска: Владимирские достопримечательности [Электронный ресурс]. — URL: www.vn.ru/news-znamenitye-ulitsy-novosibirska-vladimirovskie-dostoprimechatelnosti/ (дата обращения 12.11.2018).
 18. История семьи в архивных документах [Электронный ресурс]. — URL: <https://geno.ru/news/2266/> (дата обращения 12.11.2018).
 19. Южную площадь переименовали в честь инженера [Электронный ресурс]. — URL: www.ngs.ru/more/2356583/ (дата обращения 15.11.2018).
 20. Новосибирск. Историко-географический атлас / Разработан ред. коллективом Новосибирской картографической фабрики; автор текста Х.Х. Мелеск. — М.: Роскартография, 1993. — 119 с.

REFERENCES

1. Balandin S.N., *Novosibirsk. Istoriya gradostroitel'stva. 1945–1985*, Novosibirsk, Zap.-Sib. kn. izd-vo, 1986, 160 p. (in Russian)
2. Breslavskij A.S., *Postsovetskij Ulan-Udeh: kulturnoe prostranstvo i obrazy goroda (1991–2011)*, Ulan-Udeh: Izd-vo Buryatskogo gosuniversiteta, 2012, 156 p. (in Russian)
3. *Istoriya semi v arhivnyh dokumentah*, available at: <https://geno.ru/news/2266/> (accessed: 12.11.2018). (in Russian)
4. *Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii: uchebnoe posobie*, ed. A.V. Gajdamakina, I.I. Galieva, V.A. Chetvergova, Omsk, Omskij gos. un-t putej soobshcheniya, 2002, 244 p. (in Russian)
5. *Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii: uchebnoe posobie*, A.V. Gajdamakin, V.V. Lukin, V.A. Chetvergov i dr.; pod red. A.V. Gajdamakina, V.A. Chetvergova, Moscow, Uchebno-metodicheskij centr po obrazovaniyu na zheleznodorozhnom transporte, 2012, 312 p. (in Russian)
6. *Iz istorii sovetskogo Omska (1917 – iyun 1941 gg.): sb. dok. i materialov*, Gos. arh. Om. obl. [sost. M.A. Pletnyov i dr.; vstup. st. A.K. Kasyana], Omsk: Zap.-Sib. kn. izd-vo, Om. otd-nie, 1975, 336 p. (in Russian)
7. Lozhkin A., *K 70-letiyu Zheleznodorozhnogo rajona*, available at: www.nsk-history.livejournal.com/6705.html (accessed: 12.11.2018). (in Russian)
8. “Музей омских железнодорожников с Московки переезжает на Привокзальную площадь”.

- chad”, *Kommercheskie vesti*, 28.03.2016, available at www.omsk.bezformata.com/list-news/muzej-omskih-zheleznodorozhnikov/45179618 (accessed: 15.11.2018). (in Russian)
9. *Novosibirsk. Istoriko-geograficheskij atlas*, Razrabotan red. kolektivom Novosibirskoj kartograficheskij fabriki; avtor teksta H.H. Melesk. Moscow, Roskartografiya, 1993, 119 p. (in Russian)
 10. *Novosibirsk. Pamyatnye mesta i dostoprimechatelnosti*, Novosibirsk, Zap.-Sib. kn. izd-vo, 1967, 168 p. (in Russian)
 11. *Omsk: 1716–1991. Omsk. 275 let: Albom: Komitet geodezii i kartografii SSSR*, Moscow, 1991, 16 p. (in Russian)
 12. *Omsk: 1716–2016. Gorod, ulica, dom: Atlas. 9-e izdanie, obnovlyonnoe i dopolnennoe*. Omsk, Omskaya kartograficheskaya fabrika, 2016, 120 p. (in Russian)
 13. *Omskij aehroport nazovut v chest geroya vojny Karbysheva*, available at: www.omsk.kp.ru/daily/26915.7/3961237 (accessed: 01.12.2018). (in Russian)
 14. *Pamyatniki Novosibirska*. Sb. st., Novosibirsk, Zap.-Sib. kn. izd-vo, 1980, 112 p. (in Russian)
 15. Ryzhenko V.G., O metodikah vyyavleniya transformacij obrazov proshlogo v lokalnyh kulturnyh prostranstvah postsovetsoj Rossii, *Vestnik Omskogo universiteta*, Seriya Istoricheskie nauki, 2018, No. 4, pp. 53-57. (in Russian)
 16. *Stalnaya magistral: letopis Zapadno-Sibirskoj zheleznoj dorogi*, gl. red.-sost. V.B. Lazutkin, Novosibirsk, ID “Istoricheskoe nasledie Sibiri”, 2015, 568 p. (in Russian)
 17. *Ulicy goroda Omska: Spravochnik*, sost. G.Yu. Gurev, L.I. Ogorodnikova, 2-e izd., ispr. i dop., Omsk, Izd-vo Om GPU, 2008, 278 p. (in Russian)
 18. *Yuzhnyyu ploshchad pereimenovali v chest inzhenera*, available at: www.ngs.ru/more/2356583/ (accessed: 15.11.2018). (in Russian)
 19. “Zheleznodorozhnomu vokzalu podnovili lico”, available at: www.kommersant.ru/doc/668113 (15.11.2018). (in Russian)
 20. *Znamenitye ulicy Novosibirska: Vladimirovskie dostoprimechatelnosti*, available at: www.vn.ru/news-znamenitye-ulitsy-novosibirska-vladimirovskie-dostoprimechatelnosti/ (accessed 12.11.2018). (in Russian)

Рыженко Валентина Георгиевна, доктор исторических наук, профессор, кафедра современной отечественной истории и историографии, Омский государственный университет им. Ф.М. Достоевского, valentina948@mail.ru

Ryzhenko V.G., ScD in History, Professor, Modern Russian History and Historiography Department, F.M. Dostoevsky Omsk State University, valentina948@mail.ru

Демьянов Кирилл Владимирович, студент 4 курса, исторический факультет, Омский государственный университет им. Ф.М. Достоевского, acdemyanovc@gmail.com

Демьянов К.В., Student, Historical Faculty, F.M. Dostoevsky Omsk State University, acdemyanovc@gmail.com

Наумов Сергей Сергеевич, аспирант, кафедра современной отечественной истории и историографии, Омский государственный университет им. Ф.М. Достоевского, naumov_s_s@mail.ru

Naumov S.S., Post-graduate Student, Modern Russian History and Historiography Department, F.M. Dostoevsky Omsk State University, naumov_s_s@mail.ru