

# Самарский архивист

2 (14)

2026

ISSN 2712-9144

Научный  
альманах

Выходит 4 раза в год

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>Архивоведение и документоведение</b> .....	3
<i>Борисов М.В.</i> Применение интернет-технологии на предварительной стадии выявления особо ценных и уникальных документов по истории автомобильной промышленности СССР (из опыта работы Российского государственного архива в г. Самаре) .....	3
<b>Историография и источниковедение</b> .....	14
<i>Корбан О.В.</i> Архивные источники о восстановлении железнодорожных мостов СССР. 1941–1948 гг. ....	14
<b>Всеобщая история</b> .....	27
<i>Калиничев Д.В.</i> Деловая поездка советских специалистов на авиационную выставку Британского общества авиаинженеров в г. Фарнборо. 1959 г. ....	27
<b>История науки и техники</b> .....	34
<i>Кузин И.М.</i> Краткий обзор развития изобретательской деятельности в г. Ульяновске накануне индустриализации (по документам Российского государственного архива в г. Самаре) ....	34
<i>Поздняков Ю.В.</i> Ю.С. Хлебцевич: жизнь и судьба автора идеи лунохода .....	45
<b>Самарское краеведение</b> .....	56
<i>Завальный А.Н.</i> Неукротимый: страницы жизни самарца Валерия Карлова .....	56
<i>Перепелкин М.А.</i> Письма К.А. Федина к Т.Н. Барковской .....	67
<b>Материалы к биографии</b> .....	73
<i>Быстров В.В., Горшенин А.В.</i> Казачья родословная академика медицины Зинаиды Виссарионовны Ермольевой .....	73
<b>Публикация документов</b> .....	80
Советские специалисты на научных мероприятиях в Индии в 1950–1960-е гг. (к 55-летию договора о мире, дружбе и сотрудничестве между СССР и Индией) <i>Публикация Е.С. Богдановой</i> .....	80
«...Жертвоприношения науке большая, очень большая редкость»: из писем академика Н.П. Лихачева рубежа XIX–XX вв. <i>Публикация О.Н. Наумова</i> .....	99

**Учредитель и издатель**  
Федеральное казенное учреждение «Российский государственный архив в г. Самаре»

**Главный редактор**  
О.Н. Солдатова

**Редакционная коллегия**  
С.Н. Брежнева, С.О. Буранок, Е.В. Годовова, Д.Л. Головашкин, Ф.В. Гречников, Г.З. Залаев, А.В. Захарченко, Г.М. Ипполитов, П.С. Кабытов, О.Ю. Козырь, О.А. Кулаева, М.В. Курмаев, П.А. Кюнг, М.В. Ларин, С.В. Любичанковский, Е.Д. Макеева, Е.М. Малинкин, Г.С. Пашковская, А.И. Репинецкий, В.Г. Смирнов, А.С. Соколов, О.В. Тузова, Т.В. Филатов, Е.Л. Храмова

**Адрес издателя и редакции**  
443096, г. Самара,  
ул. Мичурина, д. 58  
Тел.: (846) 336-88-66  
E-mail: sam\_archivist@mail.ru

Полнотекстовая версия альманаха размещена в свободном доступе на официальном сайте  
<http://rga-samara.ru>

**Над выпуском работали**  
*К.А. Дворянинова, О.Ю. Козырь, О.В. Корбан, О.А. Кулаева, М.В. Курмаев, Г.С. Пашковская*

При использовании опубликованных в альманахе материалов ссылка на издание обязательна

Рукописи рецензируются

Подписано в печать 22.05.2026  
Дата выхода в свет 26.06.2026  
Формат 60×90/8. Усл. печ. л. 12,32  
Тираж 100 экз.

Отпечатано ИП Виролайн И.В.  
443041, г. Самара,  
ул. Никитинская, 30-213  
© РГА в г. Самаре, 2026

## CONTENTS

### Archival and Documentary Studies . . . . . 3

*Borisov M.V.* Application of internet technology at the preliminary stage of identification of peculiarly valuable and unique documents on the history of the USSR automobile industry (from the experience of the Russian State Archive in Samara). . . . . 3

### Historiography and Source Studies . . . . . 14

*Korban O.V.* Archival sources on the restoration of USSR railway bridges. 1941–1948 . . . . . 14

### General History . . . . . 27

*Kalinichev D.V.* The visit of soviet specialists to the society of the British aircraft constructors aviation exhibition Farnborough. 1959 . . . . . 27

### History of Science and Technology . . . . . 34

*Kuzin I.M.* A brief overview of the development of inventive activity in Ulyanovsk on the eve of industrialization (based on documents from the Russian State Archive in Samara). . . . . 34

*Pozdnyakov Yu.V.* Yu.S. Khlebtsevich: the life and fate of the author of the lunokhod idea . . . . . 45

### Samara Local History . . . . . 56

*Zavalny A.N.* Indomitable: pages from the life of Valery Karlov, a Samara resident . . . . . 56

*Perepelkin M.A.* Letters from K.A. Fedin to T.N. Barkovskaya . . . . . 67

### Materials for the Biography . . . . . 73

*Bystrov V.V., Gorshenin A.V.* Cossack pedigree of academician of medicine Zinaida Vissarionovna Ermolyeva . . . . . 73

### Documents Publishing . . . . . 80

Soviet specialists at scientific events in India in the 1950s–1960s (to the 55<sup>th</sup> anniversary of the treaty of peace, friendship and cooperation between the USSR and India)

*Publication by E.S. Bogdanova* . . . . . 80

“...Sacrifices to science are a great, very great rarity”: from the letters of academician N.P. Likhachev at the turn of the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> centuries

*Publication by O.N. Naumov* . . . . . 99

### Founder and Publisher

Federal State Institution “Russian State Archive in Samara”

### Chief Editor

O.N. Soldatova

### Editorial Board

S.N. Brezhneva, S.O. Buranok, E.V. Godovova, D.L. Golovashkin, F.V. Grechnikov, G.Z. Zalaev, A.V. Zakharchenko, G.M. Ippolitov, P.S. Kabytov, O.J. Kozyr, O.A. Kulaeva, M.V. Kurmaev, P.A. Küng, M.V. Larin, S.V. Lyubichankovskij, E.D. Makeeva, E.M. Malinkin, G.S. Pashkovskaya, A.I. Repinetsky, V.G. Smirnov, A.S. Sokolov, O.V. Tuzova, T.V. Filatov, E.L. Khramkova

### Publisher and editorial office

443096, Samara, Michurina St., 58  
Tel.: (846) 336-88-66  
E-mail: sam\_archivist@mail.ru

The full-text version of the almanac is freely available on the official website  
<http://rga-samara.ru>

### We were working on the release

*K.A. Dvoryaninova, O.Yu. Kozyr, O.V. Korban, O.A. Kulaeva, M.V. Kurmaev, G.S. Pashkovskaya*

When using the materials published in the almanac, a link to the publication is mandatory

The manuscripts are reviewed

Signed to the press 22.05.2026

Issue date 26.06.2026

Format 60×90/8

Conditional printed sheets 12,32

Edition: 100 copies

Printed by IE Virolainen I.V.

443041, Samara,

Nikitinskaya st., 30-213

© RGA in Samara, 2026

# Архивоведение и документоведение

## Archival and Documentary Studies

УДК 930.25+004

**ПРИМЕНЕНИЕ ИНТЕРНЕТ-ТЕХНОЛОГИИ  
НА ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ СТАДИИ ВЫЯВЛЕНИЯ  
ОСОБО ЦЕННЫХ И УНИКАЛЬНЫХ ДОКУМЕНТОВ  
ПО ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ  
СССР (ИЗ ОПЫТА РАБОТЫ РОССИЙСКОГО  
ГОСУДАРСТВЕННОГО АРХИВА В г. САМАРЕ)**

**APPLICATION OF INTERNET TECHNOLOGY  
AT THE PRELIMINARY STAGE OF IDENTIFICATION  
OF PECULIARLY VALUABLE AND UNIQUE DOCUMENTS  
ON THE HISTORY OF THE USSR AUTOMOBILE INDUSTRY  
(FROM THE EXPERIENCE OF THE RUSSIAN STATE ARCHIVE  
IN SAMARA)**

**М.В. Борисов**

Российский государственный архив в г. Самаре  
(Самара, Россия)

**M. V. Borisov**

Russian State Archive in Samara  
(Samara, Russia)

**Аннотация.** В статье излагается опыт применения интернет-технологии на предварительной стадии определения потенциала особой ценности и уникальности архивных документов. Рассмотрены возможности и достоинства вики-сайта в качестве средства для упорядоченного накопления сведений из архивных документов, справочников для работы с ними, библиотеки дополнительных источников и управления этими информационными ресурсами. Сделан вывод об эффективности применения вики-сайта в различных направлениях архивной работы.

**Abstract.** The article describes the experience of using Internet technology at the preliminary stage of determining the potential of special value and uniqueness of archival documents. The possibilities and advantages of a wiki site as a means for the orderly accumulation of information from archival documents, reference books for working with them, a library of additional sources, and the management of these information resources are considered. The article concludes that the wiki site is an effective tool for various aspects of archival work.

**Ключевые слова:** Российский государственный архив в г. Самаре (РГА в г. Самаре), выявление особо ценных документов, выявление уникальных документов, технология вики, вики-сайт, архивная работа.

**Keywords:** Russian State Archive in Samara (RSA in Samara), identification of particularly valuable documents, identification of unique documents, wiki technology, wiki website, and archival work.

В 2024 г. в соответствии с планом работы Российский государственный архив в г. Самаре (РГА в г. Самаре) приступил к разработке научно-исследовательской темы «История становления и развития автомобильной промышленности России в XX веке» в целях последующего выявления уникальных документов по указанной тематике. В качестве источниковой базы был выбран фонд РГА в г. Самаре «Центральный ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт (НАМИ) Министерства автомобильной промышленности СССР, г. Москва, 1918–» (Ф. Р-351). Выбор фонда был сделан на основе результатов сравнения его с фондами иных организаций автомобильной отрасли машиностроения. Итоги сравнения показали следующее:

1. Тематика научно-исследовательской и конструкторской документации фонда отражает самый широкий спектр направлений исследований и разработок в различных научных дисциплинах и отраслях производства, что имеет большое значение для изучения отечественной автомобильной промышленности в комплексном виде.

2. Документы фонда имеют самые ранние и наиболее продолжительные во времени датировки. Это создает максимально широкую ретроспективу, а также открывает доступ к наиболее ранним периодам становления отечественной автомобильной промышленности.

3. Фонд характеризуется наибольшей информативностью и репрезентативностью, что позволяет предполагать наибольшую вероятность обнаружения в нем документов, связанных со значимыми историческими событиями.

На начальном этапе внимание было сосредоточено на документации, отражающей научно-исследовательскую деятельность фондообразователя, датированной самым ранним

периодом деятельности института – с 1924 по 1940 г. – и составляющей первый том описи 2-1. Из 1067 дел для более подробного рассмотрения всего было отобрано 460. Первоначально отбор производился на основе предполагаемой возможности обнаружения информации с признаками ценности, исходя из ее принадлежности к областям науки и производства, намеченным заранее. В процессе работы взгляд на такую возможность менялся, поэтому перечень научно-производственных отраслей расширялся. Неизменным осталось убеждение в нецелесообразности рассмотрения документов по изучению импортной техники, по созданию и испытаниям конструкций и частей мотоциклов, аэросаней и плавсредств.

Для ознакомления с современной методикой архивных изысканий, соответствующих целеуказанию названной темы, были изучены памятки, пособия, методические рекомендации по выявлению особо ценных и уникальных документов, используемые при работе с документацией научно-технического характера [1–6]. В процессе дальнейшей работы с документами было отмечено, что в силу особенностей информации, содержащейся в них, прямое использование положений существующей методики сопряжено с рядом затруднений. Был сделан вывод о том, что до применения к документам критериев ценности и уникальности, подробно описанных в методических разработках, необходимо пройти стадию интерпретации изучаемого материала, на которой методические указания служат ориентирами для выбора направлений поиска.

Настоящая статья посвящена обобщению опыта выполненных работ на стадии интерпретации, которая состоит из двух направлений – аттестации документов и экспликации полученной информации. Оба направления тесно взаимосвязаны, но различны по своему содержанию.

Аттестация в своей основе представляет собой аннотирование архивных документов, соответствующее некоторым положениям методики (составление их описаний, сбор сведений о задокументированном предмете)<sup>1</sup>. Помимо этого данное направление включает: составление краткого конспекта документа, тематическое классифицирование аттестатов по явному или интуитивно понятному проявлению принадлежности к специализациям в машиностроении (созданию разновидностей техники, совершенствованию материалов, изучению свойств топлив и т. п.), учет исходных данных для анализа значимости документа, фиксацию его результатов.

К экспликации относятся: поиск принципов различения специфичных признаков информации в документах, разработка обозначения этих признаков с прицелом на построение предварительной систематизации, позволяющей вычлнить документы с информацией, обладающей ценностным потенциалом.

В обзоре работ по каждому направлению конкретизированы наиболее ответственные и трудоемкие задачи. Особое место отведено описанию поиска способов их решения, главным результатом которого стало применение эффективного инструмента – интернет-сайта, созданного на технологической платформе, имеющей название «технология вики».

**1. Организация работы. Создание научно-справочного аппарата. Аттестация архивных документов. Выбор вики-сайта в качестве средства накопления информации в упорядоченном виде и ее управления. Составление тематической классификации**

Работа началась с составления справочников значимых событий, с которыми связана деятельность НАМИ, достижений в этой

деятельности и личностей, внесших весомый вклад в эти достижения. Информация для справочников была почерпнута из литературы, из исторической справки фонда, управленческой документации фонда, руководствуясь соображениями об ее происхождении из наиболее важных тем, каковыми изначально представлялось создание новых образцов отечественной техники. Уже в начале работы стало ясно, что для формирования кругозора и общей эрудированности ознакомление с этими источниками информации необходимо. Но для понимания содержания самих документов нужна более глубокая осведомленность, поскольку в них отражен довольно широкий спектр направлений теоретической и практической деятельности, содержатся рабочие номенклатуры экспериментальных прототипов серийных образцов, их комплектующих, детализированы этапы исследований и конструирования, фигурируют персоналии, не обладающие широкой известностью и т. д. Поиск сведений для пополнения первоначально составленных справочников привел к формированию особого информационного массива – библиотеки источников, прямо или опосредованно связанных с содержанием документов. В свою очередь, это оказалось сопряжено с задачей выстраивания связей между документами, справочниками и дополнительными источниками.

В процессе работы непосредственно с документами было отмечено, что зачастую разные документы принадлежат к общей, объединяющей их тематике, в то же время не редкость, когда в одном документе содержатся различные аспекты решаемых проблем, причем не всегда однозначно идентифицируемые сразу. Поэтому особую актуальность приобрела необходимость упорядочения информационного многообразия, изыскание способа группирования документов по признаку принадлежности к какому-либо предмету, вопросу, проблема-

<sup>1</sup> В разных методических разработках «аннотация архивного документа» предназначается для решения разных задач: как описание документа и задокументированного предмета в процессе выявления особо ценных и уникальных документов [4, с. 22], как описание архивного документа для выставки [2, с. 24], как элемент научно-справочного аппарата при подготовке архивного документа к опубликованию [1, с. 51], как элемент утвержденного «Перечня особо ценных документов» [5, с. 14].

тике, а также оперативного управления этими группировками.

Это побудило к фиксации информации из каждого рассмотренного документа в своеобразных аттестатах, снабжению их сносками и ссылками на справочники и дополнительные источники, а также распределению аттестатов по группам первичной классификации. В этой связи особое значение приобрел вопрос выбора технического средства управления информационным массивом, накапливающимся из архивных документов, печатных изданий, интернет-сайтов.

Изначально информация собиралась в виде текстовых файлов, которые распределялись по папкам-каталогам. Очень скоро выяснилось, что возможности обычной файловой системы явно недостаточны. Стандартные средства поиска и фильтрации нужной информации в ней очень ограничены, сведения, обособленные в разрозненных файлах, сложно использовать как для развития изначальной последовательности вложенных папок, так и для построения из них новых группировок. Вопросы организации базы данных и ее использования приобрели характер комплексной задачи. Попытки решения этой задачи привели к выводу о необходимости иметь в своем распоряжении систему управления данными, программное средство, обладающее способностью производить поиск, сортировку, формировать выборки по заданным условиям, оперативно устанавливать и трансформировать связи-ссылки между элементами и т. д. В качестве такого программного средства было принято решение протестировать вики-сайт, построенный на «движке» MediaWiki.

MediaWiki является программной основой для модульного конструирования сайтов, получившего название «технология вики». В качестве основы для конструирования вики-сайта служит «движок», заготовка интернет-страниц,

в которой можно установить нужные настройки и к которой можно добавлять новые страницы по заданному шаблону.

Технология вики существует около 30 лет и получила широкое распространение благодаря идеологии коллективного сотрудничества при разработке «движка» и его дополнительных компонентов-модулей, открытости и доступности использования их базовых конфигураций. Особым достоинством вики-сайтов является доступность освоения операциями по управлению контентом. Вики-сайты могут работать как в виде общедоступных ресурсов, так и в закрытом режиме, например, как средства корпоративного документооборота.

Кроме MediaWiki существуют и иные «движки» для создания вики-сайтов. Возможности некоторых из них были изучены и апробированы автором в процессе выбора оптимального варианта, в том числе был построен сайт на платформе DokuWiki. В результате было подтверждено распространенное мнение, что MediaWiki – наиболее продвинутый и удобный<sup>2</sup>.

Вики-сайт, использованный для работы с фондом НАМИ, был создан автором в инициативном порядке как хранилище конспектов архивных документов для подготовки публикаций. Сайт был размещен на ресурсе российского хостинг-провайдера, в настройках был установлен запрет на индексирование (поисковыми системам сайт неизвестен), ограничен доступ незарегистрированным посетителям. Освоение функционала для создания и редактирования интернет-страниц, включая правила вики-разметки и синтаксиса текста, заняло очень непродолжительное время: для изучения инструкции пользователя и практических упражнений потребовалось всего несколько дней. В процессе освоения системы администрирования и использования вики-сайта возникла идея расширить первоначальный замысел – использовать сайт не только в качестве

---

<sup>2</sup> Платформа MediaWiki является программной основой таких популярных российских сайтов, как «Рувикис». Интернет-энциклопедия «Рувикис» – активно развивающийся проект отечественного сегмента Интернета. В 2024 г. в числе наиболее значимых российских интернет-ресурсов, таких как интернет-портал «Госуслуги», видеохостинг «Rutube» и другие, «Рувикис» получил премию «Герои Рунета». В 2025 г. аудитория «Рувикис» превысила 20 миллионов уникальных пользователей [7].

базы данных, но и как систему управления этими данными.

На вики-сайте была воспроизведена структура разделов, подразделов, рубрик и подрубрик «Путеводителя» РГА в г. Самаре [8; 9]. В отличие от «Путеводителя» уровень «подрубрика» на вики-сайте был расширен. В дополнение к перечню фондов были добавлены подрубрики «Проекты, разработки, достижения», «Автостроение в фондах иных разделов РГА в г. Самаре», «Персоналии», «Источники». В этих подрубриках размещены соответствующие справочники и внешние ссылки. Использование справочников в виде страниц вики-сайта оказалось очень удобным с точки зрения оперативности доступа к нужной информации, возможности ее наполнения и структурирования.

В качестве примера можно привести справочник подрубрики «Персоналии», ставший хорошим подспорьем в работе. Справочник был составлен в виде таблицы со списком имен выдающихся, примечательных деятелей и кратким перечнем их достижений. Для от-

крытия страниц с биографиями служат гиперссылки из надписей графы «ФИО». Помимо текстовой информации в справочнике использованы изображения с образцами подписей. Благодаря этой графологической коллекции в архивных документах многократно удалось идентифицировать автографы, принадлежащие выдающимся деятелям науки и техники, а также конструкторам, исследователям, изобретателям, которые могут восприниматься таковыми. Например, среди известных ранее четырех расшифрованных подписей Н.Р. Брилинга, основоположника отечественного автомобилестроения, заслуженного деятеля науки и техники РСФСР, члена-корреспондента АН СССР, удалось распознать две, которые были поставлены кем-то вместо него. Также были обнаружены еще пять его виз (рис. 1).

Подрубрика «Фонды» получила продолжение на вики-сайте в виде списков на уровнях, соответствующих структуре архивного хранения: из списка фондов можно перейти в список описей выбранного фонда и далее – в список дел выбранной описи. Через гиперссылки






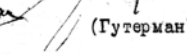
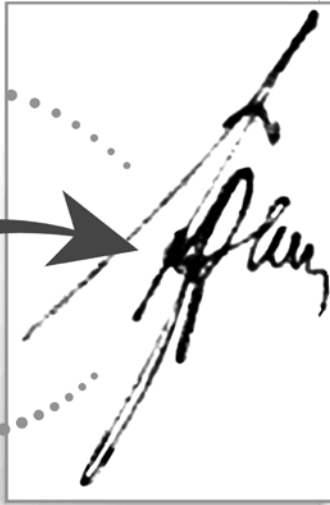
ФИО. ВДНТ. Наличие в Базе: (+/-)	Разработки, должности, достижения, награды. Образцы подписи, почерка
Брилинг Николай Романович (1876-1961) ВДНТ (+)	<p>За свою научно-педагогическую и конструкторскую деятельность был награжден правительством двумя орденами Ленина, орденами Трудового Красного Знамени и «Знак Почёта», а также медалями. В 1946 г. ему было присвоено почётное звание заслуженного деятеля науки и техники РСФСР [1] В 1954 г. был избран членом-корреспондентом АН СССР В "Исторической справке" Ф. Р-351 назван основоположником научной школы отечественного авто-мостостроения (с. 47)</p> <p>1. ↑ 1.6.8_Автостроение/Источники/История_НАМИ_1918-2003_Книга_1</p> <p><b>ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОЛЛЕГИИ:</b> </p> <p><b>ЗАВЕДУЩИЙ ТЕРМОДИНАМИЧЕСКИМ ОТДЕЛОМ:</b> </p> <p><b>Начальник Моторного Отдела:</b> </p> <p><b>Руководит. работ. автооб. ГАЗ:</b> </p> <p>километража перевозок в 19000 км. <b>ПРИЛОЖЕНИЕ:</b> 16 шт. диаграмм.</p> <p><b>НАЧАЛЬНИК МОТОРНОГО ОТДЕЛА:</b> </p> <p><b>БРИГАДИР:</b>  (Гутерман)</p> 

Рисунок 1. Фрагмент справочника вики-сайта «Персоналии» с демонстрацией в выноске маловыразительной, но расшифрованной подписи Н.Р. Брилинга и образцами его автографов без расшифровок, опознанных по ее характерным признакам

в номерах дел из этого списка осуществляется переход далее – на страницу с аттестатом архивного дела.

Для составления аттестатов документов была выработана форма, включающая разнообразные сведения, в том числе об авторстве, о наличии или отсутствии подписей, датировки, грифы, аналитические данные, краткий конспект содержания, ссылки на позиции в классификациях и т. д.

Важной частью работы стало составление тематического классификатора для упорядочения интернет-страниц с аттестатами документов и элементами справочников с помощью использования инструмента, имеющего на вики-сайте название «категория». Категория представляет собой надпись со встроенной гиперссылкой. Переход по ссылке в надписи ведет со страницы к интерактивному списку всех страниц, отнесенных к данной категории и помеченных соответствующей ей надписью. Этот функционал аналогичен распространенному в Интернете инструменту «хэштэг» («пометка», «ключевое слово») с тем отличием, что у «движка» MediaWiki имеются собственные дополнительные возможности для работы

с ним. Инструмент «категория» на вики-сайте позволяет не только создавать неограниченное число группировок, в том числе альтернативных базовой рубрикации, при этом не нарушая ее, но и соподчинять эти группировки, тем самым выстраивать многоуровневые классификации. В данном случае для формирования рабочей классификации аттестатам документов, а также страницам справочников присваивались обозначения категорий в соответствии с их тематическим направлением (направлениями) исследования, конструирования, испытания и т. п. (рис. 2).

В итоге страницы вики-сайта были сгруппированы в каталоге из 18 категорий, содержащих 135 подкатегорий. Всего в категориях и подкатегориях тематической классификации были собраны перечни из 576 страниц (с учетом страниц справочников и принадлежности некоторых из 460 предварительно отобранных документов к разным темам).

Следует отметить, что отнесение страницы вики-сайта к той или иной ячейке классификации может быть изменено путем редактирования надписи инструмента «категория» в аттестате. Прежняя надпись может быть заменена

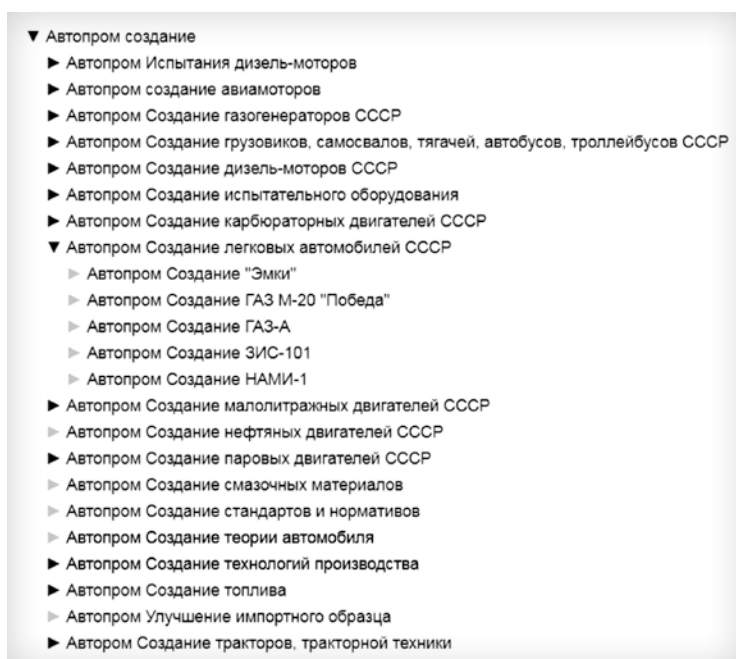


Рисунок 2. Тематический классификатор вики-сайта, сформированный с помощью инструмента «категория», с развернутой категорией «Создание легковых автомобилей СССР»

на новую, соответствующую иной тематической группировке, к существующей надписи можно также добавить дополнительную, которая свяжет ее с новой ячейкой классификации.

## **2. Формализация понятий из аттестатов архивных документов. Систематизации полученных данных с помощью средств вики-сайта для определения потенциала особой ценности и уникальности документов**

Для определения того, насколько ценной является информация, заключенная в документах, предпринимались попытки выявления и описания ее особенностей. Это стало самостоятельным участком работы, выше обозначенным как экспликация. Основным здесь стало осмысление информации из документов и дополнительных источников по разным тематическим направлениям, классифицированным на предшествующем этапе. Далее изложены краткие описания этих попыток и приведены соображения по их результатам.

Одной из важных задач стал поиск обоснования степени значимости транспортных средств и их основных частей, которые создавались в НАМИ в рассматриваемый период. Иными словами, те или иные транспортные средства следовало корректно сопоставить не только с более или менее близкими аналогами, но и с образцами других типажей, а также, что особенно важно, с их же базовыми комплектами, прежде всего – двигателями как самостоятельными продуктами научного прогресса, важными конструктивными элементами. Из постановки такой задачи следовала необходимость изыскать способ соизмерения свойств разных технических объектов. Данное условие оказалось выполнимо при формализации признаков их качеств.

Технические объекты были рассмотрены как носители качеств, присущих любому продукту материальной культуры: морфологии, технологии, функции и семантики, которые складываются из набора признаков. Для описания этих признаков были сформулированы ценностные характеристики, отражающие особенности производства и эксплуатации транспортных средств. Был учтен эффект преемственности признаков от «родительского» объекта к «дочернему» и наоборот<sup>3</sup>. Была составлена анкета, состоящая из 12 ценностных характеристик, описывающих по три признака в каждом из четырех качеств<sup>4</sup>. Фиксация проявлений признаков в анкете производилась в виде указания их наличия или отсутствия цифрами «1» или «0». Из суммы проявлений признаков в анкете аттестату документа присваивалась оценка, позволяющая сравнить один технический объект с другим.

Присвоение оценок было реализовано следующим образом. На страницах вики-сайта с аттестатами размещалась анкета, в которую вносились баллы. Суммированное значение баллов фиксировалось здесь же с помощью инструмента «категория» (аналогично составлению классификатора тематических категорий, описанного выше) (рис. 3).

Результат присвоения оценок был организован в виде отдельного классификатора категорий. Древо классификатора было построено из категорий «десятилетие», включающих в себя подкатегории «количество баллов». Каждая подкатегория представляет из себя список ссылок к страницам, промаркированным одинаковыми оценками (рис. 4).

Опыт, полученный в процессе фиксации ценностных характеристик признаков качеств объектов, позволяет сделать предварительное обобщение о том, что анкетирование как метод оценки архивной научно-технической документации вполне пригоден. Но это

<sup>3</sup> Для иллюстрации этого показателен пример уникального архивного документа, относящегося к моторостроению в авиации: новации первого турбовинтового двигателя ТВ-022 стали определяющими для качества стратегического бомбардировщика Ту-95, при этом сам двигатель приобрел особый статус из-за принадлежности его «потомков» к самолетам, составившим военно-воздушную основу «ядерного щита» СССР.

<sup>4</sup> Количество ценностных характеристик было выбрано из соображений разумной достаточности.

**1.6.8. Автостроение/Проекты/Двигатели/НАТИ-1-60 (дизель)**

< 1.6.8. Автостроение | Проекты | Двигатели

**Историческая справка** <sup>[1]</sup> [\[править\]](#)

Создание - 1931 г.  
 Авторы - И.А. Меньшиков, И.А. Курочкин и И.И. Мочалин  
**Первый в СССР опытный дизель автотракторного типа**  
 Предназначался для грузового автомобиля АМО-3, оснащенного бензиновым двигателем <sup>[2]</sup> <sup>[3]</sup>  
**Дизель имел так называемое «агро-камерное» смесеобразование** <sup>[4]</sup> <sup>[5]</sup>, развивая 60 л.с.  
 Одновременно с созданием НАТИ-1-60, в 1931 г., была сконструирована его модификация для тракторов НАТИ-2-40

Первые советские автомобильные дизели появились в начале 30-х гг. Один из них - экспериментальный мотор НАТИ-1-60 спроектировали в 1931 г. специалисты НАТИ под руководством инженера И. А. Меньшикова. Пять его образцов в 1932 г. изготовил завод "Возрождение" в г. Марксштадте (ныне Энгельс). Этот четырехцилиндровый (рабочий объем 6080 см3, мощность 60 л. с. при 1800 об/мин) двигатель имел чугунный блок цилиндров с гильзами "мокрого" типа (прогрессивное решение в те годы) и всего лишь трехопорный коленчатый вал. Он испытывался с головками цилиндров, в которых были выполнены три различных варианта камер сгорания.

Дизель НАТИ-1-60 предназначался для грузовика АМО-3, который на ровной дороге развивал скорость до 70 км/ч и расходовал около 19 л топлива на 100 км пути - в 1,7 раза меньше, чем та же машина с бензиновым двигателем. Тем не менее его конструкция еще была сырой, и работы по созданию более совершенных двигателей продолжались. <sup>[6]</sup>

- ↑ См. конспект "История НАМИ. Книга 1" Файл:История НАМИ Книга 1 Конспект.pdf
- ↑ АМО-3 — советский грузовой автомобиль грузоподъемностью 2,5 тонны, выпускавшийся на Московском автомобильном заводе АМО с 1931 по 1933 год. АМО-3 был, в основном, копией американского грузовика «AutoCar-SA». В 1931 г. Автомобильное Московское общество (Завод "АМО") было переименовано в Московский Автомобильный завод имени И.В. Сталина (ЗИС). С октября 1933 года АМО-3 стал называться ЗИС-3.
- ↑ см. статью про АМО-3 в энциклопедии Рувикс#
- ↑ Что такое "агро-камерное" смесеобразование#
- ↑ Еще про "агро-камерное" смесеобразование#
- ↑ [1]# - статья "Двигатели" на сайте "Компас в Мире Машин и Машиностроения"

**Топология** [\[править\]](#)

Качество	Признаки проявления качества объекта		
Фундация	Степень =	Сегмент = 1	Универсальность =
Морфология	Прототип = 1	Рекорд =	Оптимизация =
Технология	Продуктивность =	Новация = 1	Аналог =
Семантика	Приоритет =	Признание = 1	Концепт =
Всего	Количество проявлений признаков = 4		

Категории: Автопром 1930-е гг. ★★★★★ | Автопром Создание дизель-мотора НАТИ-1-60

Рисунок 3. Образец справочника вики-сайта «Двигатели» с анкетой, в которой учтены баллы по признакам качеств

- ▼ Автопром
  - ▶ Автопром 1920-е гг.
  - ▼ Автопром 1930-е гг.
    - ▶ Авиапром 1930-е гг. ★★★★★★
    - ▶ Авиапром 1930-е гг. ★★★★★★
    - ▶ Автопром 1930-е гг. ★★
    - ▶ Автопром 1930-е гг. ★★★★★
    - ▶ Автопром 1930-е гг. ★★★★★
    - ▶ Автопром 1930-е гг. ★★★★★☆
    - ▶ Автопром 1930-е гг. ★★★★★☆☆☆☆☆
    - ▶ Автопром 1930-е гг. ★★☆☆☆☆
    - ▶ Танкопром 1930-е гг. ★★★★★
  - ▶ Автопром 1950-е гг.
  - ▶ Автопром 1960-е гг.

Рисунок 4. Классификатор оценок значимости объектов, разработанных НАМИ в разные десятилетия, с развернутой категорией «Автопром 1930-е гг.»

связано с выполнением некоторых условий. Во-первых, для полноценного анкетирования необходим поиск максимально подробной информации о каждом конкретном объекте, особенно тех сведений, которые могут оха-

актеризовать каждый из признаков его качеств. Во-вторых, данная работа нуждается в техническом обеспечении должного уровня. В данном случае использование интернет-технологии очень позитивно проявилось в таких

достоинствах вики-сайта, как способность выполнять роль структурированного хранилища разнообразной информации, поддерживать связь с многочисленными источниками информации с помощью гиперссылок, оперативно реагировать на редактирование оценки в анкете – синхронно менять позицию документа в интерактивном классификаторе.

Для более уверенного распознавания признаков ценности документов была также предпринята попытка формализовать часть информации, содержащейся в них. Эта работа заключалась в следующем. В процессе знакомства с содержанием документов из них выбирались мнения, утверждения их авторов о решаемых ими задачах, результатах работы, дальнейших перспективах и т. п. Такие характеристики нередко встречаются во введении к научно-техническому документу, в его заключении. Хотя сообщения такого рода зачастую лаконичны и сдержанны, их учет представляется продуктивным, поскольку они дают возможность ориентироваться в малознакомой проблематике, вникать в содержание конкретных работ. Немаловажно, что авторы документов являются наиболее компетентными экспертами в своей деятельности, в определении ее актуальности для своего времени. Положения о необходимости рассмотрения этой информации содержатся в методических разработках [4, с. 22; 5, с. 13]. Исходя из этого, особое внимание было сосредоточено на отыскании свидетельств неординарности и значимости идей, объектов, событий, запечатленных в документах. Помимо этого для уточнения смысла и меры объективности авторских характеристик были задействованы дефиниции, сформулированные из собственного видения. Для последующей систематизации полученных сведений очень полезными оказались возможности вики-сайта.

Было составлено два набора характеристик, которые получили на страницах вики-сайта обозначения в виде графических элементов, своего рода «грифов». Первый набор составили «внутренние» характеристики актов творчества: пояснения, комментарии, ремарки авторов. Грифами второго набора стали обозначения особенностей информации, происходящих из восприятия «извне», современным

наблюдателем. При составлении аттестатов документов в них отыскивались высказывания, содержание и значение которых могут быть интерпретированы формулировками, обозначаемыми грифами. В соответствии с этим аттестату документа присваивался тот или иной гриф. Нередко аттестат получал несколько грифов (рис. 5).

Следует особо упомянуть, что эти графические элементы вики-сайта самым положительным образом повлияли на работу с информационным массивом, улучшили восприятие при работе с множеством страниц. Кроме того, текстовые заголовки, прописанные в грифах, служили в качестве шаблонов в стандартизированных поисковых запросах для отбора отмеченных ими документов.

В процессе присвоения грифов было сделано наблюдение о том, что в их сочетаниях имеется определенность, что побудило рассмотреть этот вопрос внимательнее. В представительных группах тематического классификатора «Создание испытательного оборудования», «Создание технологий производства», «Создание дизель-моторов», «Создание газогенераторов» был сделан подсчет количества каждого из грифов и сопоставлены их комбинации. В результате наблюдение подтвердилось: в наборах грифов действительно просматривается система. Высокие значения встречаемости и устойчивости в сочетании некоторых грифов дают основание считать, что это не случайность. Представляется верным, что в перспективе целесообразно провести тестирование использования грифов в качестве особого направления поиска признаков ценности информации в документах.

Опыт работы, проделанной в рамках разработки научно-исследовательской темы «История становления и развития автомобильной промышленности России в XX веке», позволяет сделать ряд выводов, актуальных для дальнейшей работы.

1. Работе с архивными документами должно предшествовать предварительное ознакомление с информацией по их тематике и хронологической принадлежности для повышения эрудированности и расширения кругозора, накопления сведений о достижениях, выдающихся деятелях науки и техники и т. п. Поиск

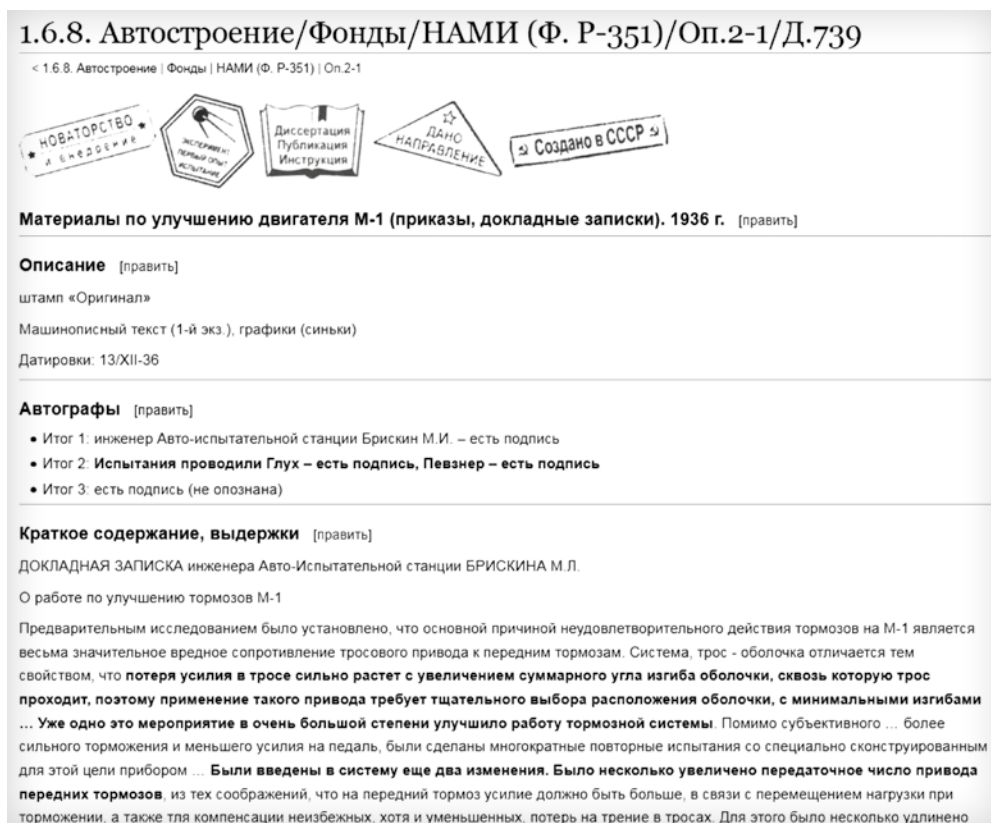


Рисунок 5. Фрагмент страницы вики-сайта с аттестатом документа и присвоенными ему грифами

и сбор сведений необходимо продолжать при последующей работе с документами для понимания и оценки информации, заключенной в них.

2. Работа с научно-технической документацией должна сопровождаться составлением аттестатов с описанием основных характеристик документов, ссылками на справочники и дополнительные источники информации, краткими конспектами, обозначениями позиций в классификациях, данными для анализа и фиксации его результатов.

3. Целесообразно собирание образцов автографов выдающихся деятелей науки и техники, авторов, претендующих на этот статус, для опознания нерасшифрованных подписей в документах.

4. Опыт применения вики-сайта в качестве базы данных архивных документов и системы управления ими следует оценить как положительный. Не вызывает сомнений, что вики-сайт обладает значительно большими возможностями для использования в других направлениях архивной работы.

## Список источников и литературы

1. Методические рекомендации по выявлению уникальных документов в Российском государственном архиве экономики / сост. А.Г. Черешня, М.М. Альтман, Е.А. Андреева, Н.А. Корчагина ; РГАЭ. М. : РГАЭ, 2014. 51 с.

2. Памятка по выявлению уникальных документов в Российском государственном архиве экономики / сост. М.М. Альтман, А.Г. Черешня, Е.А. Андреева ; РГАЭ. М. : РГАЭ, 2015. 47 с.

3. Методические рекомендации по определению уникальных документов, подлежащих включению в Государственный реестр уникальных документов Архивного фонда Российской Федерации / сост. Н.Н. Куняев и др. ; ВНИИДАД. М. : Ред.-изд. дом Рос. нового ун-та, 2020. 68 с.

4. Методическое пособие по выявлению особо ценных и уникальных документов (проект). М. : РГА НТД, 2020. 54 с.

5. Методические рекомендации по выявлению особо ценных и уникальных документов и организации работы с ними в РГА в г. Самаре / сост. О.Ю. Халилова, М.С. Родионова ; РГА в г. Самаре. Самара, 2021. 44 с.

6. Методические рекомендации по работе с особо ценными документами в государственных архивах Российской Федерации / росархив, ВНИИДАД ; сост.: Н.И. Хими́на, А.В. Елпатьевский. М., 2007. 48 с.

7. Герои Рунета // Рувики : Интернет-энцикл. URL: <https://ru.ruwiki.ru> (дата обращения: 31.01.2026).

8. Путеводитель : в 2 ч. / сост.: Л.И. Авдеева, Т.А. Верховская, М.А. Лаптева и др. ; редкол.: И.Н. Давыдова (ред.), С.Н. Супранова (отв. ред.) ; Ф-л Рос. гос. архива науч.-техн. документации. Самара : Науч.-техн. центр, 2000. Ч. I. 722 с.

9. Путеводитель : в 2 ч. / сост.: Л.И. Авдеева, Т.А. Верховская, М.А. Лаптева и др. ; редкол.: И.Н. Давыдова (ред.), С.Н. Супранова (отв. ред.) ; Ф-л Рос. гос. архива науч.-техн. документации. Самара : Науч.-техн. центр, 2000. Ч. II. 600 с.

## Сведения об авторе

**Борисов Максим Вениаминович**, заведующий архивохранилищем микрофильмов отдела обеспечения сохранности и государственного учета документов Российского государственного архива в г. Самаре.  
E-mail: [mirmasterov@mail.ru](mailto:mirmasterov@mail.ru)

Дата поступления статьи: 17.03.2026

Одобрено: 19.05.2026

Дата публикации: 26.06.2026

## Для цитирования

**Борисов М.В.** Применение интернет-технологии на предварительной стадии выявления особо ценных и уникальных документов по истории автомобильной промышленности СССР (из опыта работы Российского государственного архива в г. Самаре) // Самарский архивист : научный альманах. 2026. № 2 (14). С. 3–13.

# Историография и источниковедение

## Historiography and Source Studies

УДК 930

**АРХИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ О ВОССТАНОВЛЕНИИ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МОСТОВ СССР. 1941–1948 гг.**

**ARCHIVAL SOURCES ON THE RESTORATION  
OF USSR RAILWAY BRIDGES. 1941–1948**

**О.В. Корбан**

Российский государственный архив в г. Самаре  
(Самара, Россия)

**O.V. Korban**

Russian State Archive in Samara  
(Samara, Russia)

**Аннотация.** Статья, основанная на документах, находящихся на постоянном хранении в Российском государственном архиве в г. Самаре, посвящена теме восстановления железнодорожных мостов СССР, разрушенных немецко-фашистскими захватчиками, в Великую Отечественную войну и первые послевоенные годы. Подробно рассмотрены научно-исследовательские работы, проведенные Всесоюзным научно-исследовательским институтом железнодорожного транспорта по изучению причин и масштабов разрушений, с одной стороны, и способов восстановления, затраченных на них сил и средств – с другой, в которых подчеркнута исключительность как масштабов разрушения, так и объемов материальных ресурсов для восстановления железнодорожных мостов, являющихся одним из главных факторов, обеспечивавших приближение Великой Победы.

**Abstract.** This article, based on documents permanently stored in the Russian State Archive in Samara, focuses on the restoration of railway bridges in the USSR that were destroyed by the German fascist invaders during the Great Patriotic War and the early post-war years. The article provides a detailed review of the research conducted by the All-Union Research Institute of Railway Transport to study the causes and extent of the destruction, on the one hand, and the methods of reconstruction and the resources and efforts required, on the other. The article emphasizes the exceptional nature of both the extent of the destruction and the amount of material resources required to rebuild the railway bridges, which were a key factor in the approach to the Great Victory.

**Ключевые слова:** Всесоюзный научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта, Великая Отечественная война, железнодорожные мосты, масштабы разрушения, методы и средства восстановления, архивные документы, Российский государственный архив в г. Самаре, Ф.Ф. Гусаров, А.К. Татосов.

**Keywords:** All-Union Research Institute of Railway Transport, Great Patriotic War, railway bridges, extent of destruction, methods and means of restoration, and archival documents, Russian State Archive in Samara, F.F. Gusarov, A.K. Tatosov.

**Ж**елезные дороги как важные стратегические объекты являлись одной из важнейших мишеней германской военной машины, особенно на начальном этапе Великой Отечественной войны. Интенсивному разрушению подвергались те места железнодорожной сети, от исправности которых зависела работа целых направлений в обеспечении перевозок важных грузов на фронт, в первую очередь – мосты.

Опыт восстановления железнодорожных мостов анализировался по горячим следам в работах отечественных специалистов – ученых и инженеров [1–5 и др.] – в целях практической помощи железнодорожникам с приведением наиболее совершенных конструкций и методов организации восстановительных работ. Освещение данной темы в послевоенные годы достаточно широко осуществлялось в научной, публицистической, учебной литературе [6–9 и др.]. В постсоветское время исследованию проблем восстановления железнодорожных мостов в период Великой Отечественной войны посвящены работы С.М. Бобрицкого, С.И. Новикова, И.В. Ковалева, Н.Л. Волконского и др. [10–16].

Цель данной работы – ввести в научный оборот новые документальные источники, выявленные в фонде Всесоюзного ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ) Министерства путей сообщения СССР и его предшественников, г. Москва (Ф. Р-129) Российского государственного архива в г. Самаре (РГА в г. Самаре), раскрывающие масштабы и особенности как разрушения железнодорожных мостов в годы Великой Отечественной войны на территории

Советского Союза, так и их реконструкции железнодорожными и строительными организациями СССР<sup>1</sup>.

Рассматриваемые документы представляют собой рассекреченные отчеты специалистов отделения разработки общесетевых вопросов ВНИИЖТ по темам «Разработка основных положений по организации восстановления тыловых железных дорог СССР с учетом применения новейших видов оружия... Опыт восстановления железных дорог на театрах военных действий и дорог тыла во время Второй мировой войны и войны в Корее» [17] и «Краткое обобщение опыта восстановления железных дорог СССР в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.» [18], составленные в целях определения практических ориентировочных норм в случае новой войны. Они содержат информацию о масштабах, средствах и видах разрушений железнодорожных мостов на советской территории воздушными атаками и подрывами при отступлении фашистов, подробно описывают структуру государственной системы руководства восстановительными работами, объемы, методы реконструкции мостов, трудности, с которыми сталкивались железнодорожники, и способы их преодоления. Последняя работа проиллюстрирована черно-белыми фотографиями разрушенных и восстановленных мостов<sup>2</sup>.

Сведения о восстановительных подразделениях, их структуре, видах работ, потребности в механизмах и материалах, штате, условиях его труда и быта, медицинском обслуживании содержатся в работах специалистов отделения строительства и проектирования железных дорог ВНИИЖТ, находившегося в 1942 г. в эвакуации в Ташкенте<sup>3</sup>:

<sup>1</sup> Противоречий между данными архивных и литературных источников автором статьи не выявлено.

<sup>2</sup> Фотографии не публикуются из-за низкого качества.

<sup>3</sup> Всесоюзный научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта был организован как единый научный центр, в который на основании распоряжения № 10802 Совнаркома СССР от 8 декабря 1941 г. и приказа народного комиссара путей сообщения № 695/Ц от 14 декабря 1941 г. объединили все отраслевые НИИ НКПС. В январе 1942 г. ВНИИЖТ был эвакуирован в Ташкент. В условиях военного времени в числе основных задач института были форсированное строительство и быстрое восстановление сооружений и устройств железных дорог [19, л. 4–8 об.].

«Ремонтно-восстановительный поезд по восстановлению средних мостов» [20]; «Колонна по очистке пути и сортировке материалов при восстановлении железной дороги» [21]; «Комплексный поезд по восстановлению железных дорог» [22]; «Автоколонна по восстановлению малых искусственных сооружений» [23] и «Автогужевая колонна по восстановлению малых искусственных сооружений» [24]. Все документы имеют личные автографы авторов. Текст работ машинописный, выполнен преимущественно на писчей бумаге и кальке через копировальную бумагу. Часть информации сгруппирована в таблицы и схемы, расположенные на синьке и фотобумаге.

Содержание работ дает достаточно полное представление о путях преодоления советскими железнодорожниками последствий воздушных нападений и наземных диверсий со стороны немецко-фашистских захватчиков в отношении железных дорог Советского Союза.

Авторами отчетов были проанализированы цели, объемы, средства и варианты **разрушения** железных дорог СССР противником. Ф.Ф. Гусаров<sup>4</sup>, Н.Ф. Поляков, А.К. Татосов<sup>5</sup> и И.Ф. Панов указывают, что одной из целей противника в первые месяцы войны была попытка парализовать железнодорожное движение в прифронтовой полосе. На выполнение этой задачи немецкое командование направляло основные усилия своей бомбардировочной авиации. При этом перед люфтваффе, как правило, ставились не стратегические, а лишь оперативные задачи. Наибольшая активность

наблюдалась либо в начальный период войны и при наступлении на Сталинград, либо, после потери общего превосходства в воздухе, только при подготовке крупных наступательных операций немецких или советских войск [17, л. 7–12].

Исключения составляли налеты на Кировскую дорогу, интенсивность которых не зависела от характера боевых действий Карельского фронта, а объяснялась ее особым стратегическим значением – перевозкой грузов из северных портов страны. В первые месяцы войны бомбардировочные удары по железнодорожным объектам производились, как правило, в дневное время, одиночными самолетами и мелкими группами, с горизонтального полета и с пикирования на высотах 1000–3000 м в несколько заходов. При этом одновременным ударам подвергалось большое число железнодорожных объектов.

К середине войны в связи с утратой господства в воздухе бомбардировочная авиация противника была вынуждена отказаться от дневных налетов на железнодорожные объекты. Ночные бомбардировочные налеты производились с разных направлений одиночными самолетами и небольшими группами с горизонтального полета и пикирования на высотах от 1200 до 500 м. С августа 1944 г. и до конца войны противник действовал одиночными самолетами ночью, попутно с выполнением задач на разведку, и только на отдельных участках фронта. Последний налет, вызвавший перерыв в движении поездов, был совершен 8 сентября 1944 г. [17, л. 13–14].

---

<sup>4</sup> **Гусаров Федор Федорович** (1921–?) – кандидат технических наук, профессор, генерал-майор технических войск, основатель научной школы, заведующий кафедрой «Восстановление и строительство железных дорог на театре военных действий» Военно-транспортной академии (1967–1987), соавтор и редактор учебного пособия «Технология и организация восстановления отдельных железнодорожных сооружений» (1972). Участник Великой Отечественной войны. Награды: ордена Красной Звезды, «Знак Почета», медали «За боевые заслуги», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», знак «Почетный железнодорожник» [25; 26].

<sup>5</sup> **Татосов Александр Константинович** (1909–?) – кандидат технических наук, директор-полковник пути и строительства, главный инженер управления военно-восстановительных работ № 90, заместитель начальника управления военно-восстановительных работ Северо-Кавказского фронта. Награды: ордена Отечественной войны I (2) и II степени, Красной Звезды, медали «За оборону Кавказа», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» [27].

В другом отчете (руководитель темы – И.Ф. Панов) отмечается, что наиболее интенсивному воздействию авиации подвергались железные дороги, расположенные в зоне 120–200 км от линии фронта. Меньше – от 200 до 350 км. Незначительное количество – на глубину до 600 км [18, л. 12].

Основными мишенями при воздушном и наземном нападении на железные дороги наряду с крупными узлами были средние и большие мосты. Стремление их разрушить объяснялось тем, что для разрушения мостов требовалось меньше затрат сил и времени, а их восстановление вызывало наибольшие трудности по сравнению с другими элементами пути [18, л. 9].

Рассматривая объемы разрушения мостов, эти же специалисты института отмечают, что оно в значительной степени ограничивало восстановление прерванного движения поездов в целом по направлению. Кроме того, сами восстановительные работы вызывали большие затраты рабочей силы и технических средств.

На 18 железных дорогах, освобожденных от противника к январю 1944 г., из 16 104 железнодорожных мостов (334 тыс. п. м) было разрушено 5797 (153 640 п. м) – 36 %. Только на Белорусской железной дороге было взорвано 795 мостов.

Из общего количества 2696 средних и больших мостов, занятых противником на железных дорогах СССР, было разрушено 1946 мостов (в том числе 511 двухпутных) общей протяженностью более 189 км в однопутном измерении.

На отдельных железнодорожных направлениях объем разрушения средних и больших мостов достигал 75–90 %. В Крыму при отступлении фашистами были уничтожены все большие и средние мосты [18, л. 3, 16; 11].

При этом общие объемы разрушений железнодорожных мостов вражеской авиацией были во много раз меньше объемов их разрушений при отходе противника: за годы Великой Отечественной войны отступающие фашисты различными средствами разрушили на территории СССР 13 000 мостов общей протяженностью около 300 км [17, л. 16]. На больших и средних мостах подрывались опоры и пролетные строения<sup>6</sup>, а также разрушались подходы к ним. Малые мосты полностью взрывались, и на их месте в земляном полотне образовывались бреши, превышавшие отверстия этих сооружений<sup>7</sup>. Большие по объемам и сложные по характеру разрушения требовали от восстановителей выполнения огромных и трудоемких восстановительных работ, которых не знала история [17, л. 62].

Если сравнить объем разрушенных, эвакуированных или временно оккупированных мостовых сооружений за весь период войны с имевшимся их наличием на всей сети железных дорог СССР по состоянию на 21 июня 1941 г., то этот объем составит 27,3 % [18, л. 16–17].

Говоря о средствах разрушения, авторский коллектив приходил к выводу, что в первый период войны основным средством разрушения железнодорожных сооружений и путей являлась бомбардировка их с воздуха фугасными и зажигательными бомбами. За весь период войны из общего количества самолето-налетов, совершенных на железные дороги, примерно 35 % приходилось на мосты [18, л. 3]. На последующих этапах противник применял и наземные средства разрушения, которые вызывали более сложные по трудоемкости восстановительные работы. В последний период войны противник применял способы, не требующие взрывчатых веществ. Например, вывешивание рельсовых нитей на опреде-

<sup>6</sup> **Пролетное строение** – конструкция, перекрывающая пространство между опорами. Мост состоит из опор и пролетных строений.

<sup>7</sup> **Отверстие моста** – расстояние между передними гранями устоев (крайних, наземных опор) или конуса насыпи, измеренное на уровне расчетного уровня высоких вод (РУВВ), за вычетом толщин промежуточных опор, обеспечивающее безопасный пропуск всей воды, возможный в период службы сооружения.

ленном участке или перегоне<sup>8</sup> или сжигание верхнего строения пути (ВС): шпал, рельсов, скреплений. При сжигании путевой решетки не оставалось почти никаких материалов, пригодных для укладки в путь для восстановления<sup>9</sup> [18, л. 6–7].

При воздушном нападении для разрушения больших и средних мостов использовались фугасные бомбы, для малых – осколочные. Небольшой процент составляли бомбы замедленного действия, сбрасывавшиеся для удлинения времени перерыва движения поездов и затруднения восстановительных работ. Основную часть зажигательных авиабомб составляли мелкие термитные бомбы, в ограниченных количествах применялись и крупные зажигательные бомбы, наполненные жидкой горючей смесью [17, л. 15–16].

Средняя продолжительность перерывов движения поездов при ликвидации последствий налетов авиации на мосты составила 20 ч 46 мин (максимальная – 276 ч) [18, л. 27].

В научно-исследовательских отчетах института указаны основные варианты разрушения:

а) полное разрушение всего сооружения – всех опор и всех пролетных строений подрыванием;

б) полное разрушение всех пролетных строений путем подрывания каждого пролетного строения в нескольких сечениях;

в) снижение пролетных строений в конце или середине путем подрывания одной опоры или всего пролетного строения в одном конце или середине;

г) частичное разрушение или повреждение пролетных строений и опор [18, л. 10].

В рассматриваемых отчетах института дается описание и характеристика масштабов, способов, очередности, методов, встречающихся трудностей и темпов организации **восстановления** железнодорожных мостов.

На первом этапе Великой Отечественной войны (до сентября 1941 г.) существовали две

системы строительно-восстановительных сил и средств – железнодорожные войска системы Военных сообщений (ВОСО) и различные специальные формирования Народного комиссариата путей сообщения.

Общее руководство восстановительными работами осуществлялось Центральным военно-мобилизационным управлением НКПС (ЦВМУ).

В пределах границ фронта руководство восстановлением возлагалось на управления НКПС (УПС), а непосредственно на местах производства работ – на головные восстановительные отделы (ГВОТы).

Железнодорожные войска находились в подчинении начальника ВОСО фронта и осуществляли восстановление совместно с ГВОТами [17, л. 45]. К концу июля 1941 г. в составе железнодорожных войск, подчиненных управлению ВОСО, находилось 15 отдельных мостовых железнодорожных батальонов. К концу войны их число выросло до 40 [14].

Руководство восстановительными работами по ликвидации последствий налетов вражеской авиации осуществлялось также ЦВМУ через восстановительные отделы, имевшиеся при службах дорог. Непосредственным восстановлением на местах занимались хозяйственные единицы [17, л. 45].

Такая организация руководства не имела общей системы управления, и действия различных восстановительных организаций никем не координировались. Все восстановители выполняли, по существу, работы, связанные с ликвидацией последствий налетов авиации. Эта организационная структура управления восстановительными работами могла соответствовать поставленным требованиям только лишь в первый период войны, когда часть железных дорог СССР была временно оккупирована, а фронтовые и прифронтовые дороги подвергались интенсивному воздействию на них вражеской авиации [17, л. 45–46; 18, л. 28].

<sup>8</sup> Применялся немцами в Северной Венгрии.

<sup>9</sup> Применялся немцами в Словакии.

На последующих этапах войны, при успешных наступательных операциях наших войск и большом объеме строительно-восстановительных работ на сильно разрушенных железнодорожных участках, освобождаемых от гитлеровской оккупации, возникла необходимость в создании общего органа управления всеми восстановительными организациями и работами.

Поэтому в сентябре 1941 г. на базе восстановительного отдела ЦВМУ было создано Военно-восстановительное управление НКПС. На фронтовых и прифронтовых железных дорогах были созданы военно-восстановительные службы, впоследствии реорганизованные в службы местной противовоздушной обороны (МПВО). Они осуществляли руководство восстановительными работами на дорогах в пределах отделений движения – через военно-восстановительные участки, а последние – через военно-восстановительные околотки. Околоток создавался на базе путевого околотка или околотка связи [17, л. 46].

3 января 1942 г. в целях сосредоточения руководства восстановительными работами в одних руках при НКПС было организовано Главное управление военно-восстановительных работ (ГУВВР НКПС), на которое легло общее руководство всеми восстановительными и заградительными работами на железных дорогах. ГУВВР были подчинены все железнодорожные войска, в том числе 28 мостовых поездов Главмостостроя и Мосторемтоннеля [14; 17, л. 45–48].

По окончании войны формирования НКПС и железнодорожные войска продолжали свою работу по капитальному восстановлению железнодорожных мостов [18, л. 34]<sup>10</sup>.

Все восстановительные работы разделялись на две основные группы – работы по ликвидации последствий налетов авиации противника на эксплуатируемых тыловых железных дорогах и работы по восстановлению разрушенных различными средствами железнодорожных устройств непосредственно

на фронтовых и прифронтовых железных дорогах.

В первом случае работы выполнялись подразделениями служб МПВО (или военно-восстановительных служб), а во втором – силами железнодорожных войск и спецформирований НКПС. Иногда силы и средства этих двух различных по назначению групп восстановительных организаций объединялись для совместных действий по ликвидации последствий налетов [18, л. 39].

В ходе войны в эту организационную систему управления вносились некоторые изменения, хотя принципиальная основа ее оставалась прежней. Например: в конце 1942 – начале 1943 г. были упразднены ГВОТы. Для эксплуатации восстановленных участков на фронтовых дорогах были созданы военно-эксплуатационные управления и отделы (ВЭУ и ВЭО) [17, л. 52], передвижные паровозные колонны [15] и другие специальные формирования. В феврале 1943 г. в утвержденный Государственным комитетом обороны штат типовой железнодорожной бригады входил и один мостовой батальон, а в штат батальонов, на которые возлагалось восстановление малых мостов и труб, была введена мостовая рота.

Темпы восстановления средних и больших мостов во многом зависели от своевременной заготовки необходимых материалов и конструкций. Для этого были сформированы отдельные плотничные батальоны в составе четырех плотничных рот, а для монтажа и установки тяжелых пролетных строений созданы отдельные подъемно-крановые роты, имевшие железнодорожные краны грузоподъемностью 18,5 и 45 т. Мостовым батальонам, состоявшим из трех однотипных мостовых рот, поручалось только восстановление мостов.

В 1943 г. в число спецформирований НКПС входили 18 мостопоездов 1-й категории с численным составом 7900 чел. и 19 мостопоездов 2-й категории с численным составом 3800 чел., 10 мостовых баз по заготовке мо-

<sup>10</sup> Часть формирований была свернута.

стовых конструкций с численным составом 950 чел. и другие подразделения [14].

Благодаря созданной гибкой и маневренной системе управления и объединения всех восстановительных сил и средств в единое руководство восстановители обеспечивали в достаточной степени живучесть железных дорог и выполнение заданных размеров перевозок. При этом высокая квалификация личного состава обеспечивала его взаимозаменяемость: путевые батальоны при необходимости восстанавливали средние и даже большие мосты, а мостовые – путь и линии связи.

Оценивая масштабы восстановления, И.Ф. Панов указывает, что до 1941 г. военная история не знала таких объемов восстановления железнодорожных мостов, какие были осуществлены советскими специалистами за период Великой Отечественной войны и после ее окончания. Свой вывод сотрудники ВНИИЖТ подтверждают статистическими данными: за годы войны и до 1948 г. на территории СССР и зарубежных стран было восстановлено 13 022 единицы малых мостов и труб общей протяженностью около 170 км, 2756 средних и больших мостов общей протяженностью более 242 км [18, л. 49]<sup>11</sup>.

На восстановление средних и больших мостов за время войны было затрачено около 30 % всей рабочей силы, израсходованной на восстановление железных дорог СССР в целом, а средние темпы были в отдельных случаях в 1000 раз меньше темпа восстановления верхнего строения пути [18, л. 3]. Для их ремонта часто требовались громоздкие фермы или большие балки, подвоз которых мог быть осуществлен только по железной дороге [14]. Движение поездов по таким объектам прерывалось на несколько дней, а иногда недель.

Открытие движения поездов в кратчайшие сроки обеспечивало своевременное накопление сил и средств для дальнейших военных

операций на определенном участке фронта. В связи с этим характер, вид и способы восстановления различных устройств определялись исключительно заданными сроками, в зависимости от которых изыскивались силы и технические средства для восстановления.

Трудоемкость восстановления мостов в несколько сотен раз превышала трудоемкость восстановления пути<sup>12</sup>. Однако общий объем их восстановления достигал в отдельные периоды войны огромных размеров, не имевших примера в прошлых войнах. При этом среднемесячный объем повышался из года в год [11; 18, л. 55].

При полном разрушении мостовых переходов отверстие моста, как правило, загромождалось обломками опор и пролетных строений и восстановление моста на старой оси практически становилось невозможным до полной расчистки русла [18, л. 11]. (Эта задача решалась в том числе колонной по очистке пути и сортировке материалов, всестороннее описание работы которой дано в отчете инженера Г.М. Николаева [21].) К тому же подход к разрушенным мостам нередко простреливался неприятелем, что вызывало необходимость создания временных мостов на других участках русла [13].

Самым простым, согласно отчету О.Я. Берга за 1943 г., являлось восстановление моста с разрушением только пролетного строения, имея незначительную потребность в строительных материалах и занимая обычно несколько часов. При разрушении опор отверстие и длина моста увеличивались, и мост длиной в несколько метров после восстановления мог увеличиться в несколько раз, потребовав установки уже не одного, а нескольких пролетных строений [1, с. 4].

Основным способом восстановления мостов (около 95 %) О.Я. Берг называет временное восстановление, при котором применяли

<sup>11</sup> Примерно те же цифры указывают и литературные источники [11; 16].

<sup>12</sup> Например, трудоемкость восстановления мостов была в 720 раз выше трудоемкости пути, разрушенного «крюком» – тяжелой металлической двутавровой балкой в виде крюка, закрепленной на двухосной платформе при паровозе и в процессе движения ломавшей пополам при захвате шпалы железнодорожного пути [17, л. 72].

деревянные свайные, рамные и ряжевые<sup>13</sup> опоры с балочными металлическими пролетными строениями. Упавшие одним концом пролетные строения поднимали гидравлическими домкратами на постепенно наращиваемых шпальных клетках. Для опор на льду рубили бревенчатые ряжи размером чуть выше возможного уровня весеннего паводка. Установив на место, загружали их камнями и сверху ставили рамные конструкции из брусьев. Недостатки этого способа восстановления опор заключались в большом расходе шпал, «быстром расстройстве» шпальных клеток и «большой их упругости» [1, с. 5, 73].

Свайное основание выступало в качестве основного типа опор для временного восстановления средних и больших мостов из-за возможности более быстрого возведения и меньшего расхода леса по сравнению с ряжевым основанием. Ряжевое основание, для устройства которого нужны были квалифицированные плотники и мелкосортное дерево, использовалось в непосредственной близости к фронту, когда возникала проблема с использованием механизмов и отсутствовал крупноформатный лесоматериал [1, с. 33].

Более быстрым было восстановление мостов, служивших до первого паводка, когда сквозь лед в дно реки забивали сваи, к ним прикрепляли поперечные балки и ставили короткие металлические пролетные строения («пакеты»<sup>14</sup>). При очень сильном разрушении моста рядом строили временный мост на свайных опорах с деревянными рамными

надстройками и металлическими пакетами пролетных строений. Свайное основание являлось наиболее надежным, позволяя устанавливать на нем простые рамные опоры и не требуя больших объемов пиломатериала [1, с. 15].

На большинстве малых мостов пролетные строения выполнялись из дерева, рельсовых пакетов, двутавровых металлических балок и сохранившихся частей прежних пролетных строений. Опоры из шпал требовали большого расхода леса – до 13 м<sup>3</sup> на 1 п. м. При устройстве рамно-лежневых<sup>15</sup> опор расход лесоматериалов снижался в два раза.

При восстановлении больших и средних мостов с высотой до 15 м возведение временного моста было предпочтительнее подъему обрушенных пролетных строений [1, с. 17–21].

Из отчета И.Ф. Панова становится известно, что за весь период войны были капитально восстановлены или построены заново всего лишь 31 мост общей протяженностью 4,3 км. Перекрытие отверстий мостов производилось, как правило, металлическими пролетными строениями (71,5 %) и гораздо реже деревянными (28,5 %). Обрушенные пролетные строения дали низкий процент использования: было поднято на опоры 13 % и использовано на подделки при восстановлении 3,9 % [18, л. 56].

Очередность восстановительных работ достаточно подробно дается в исследовании Ф.Ф. Гусарова и его коллег, которые называют две очереди выполнения работ по ремонту мо-

---

<sup>13</sup> **Ряжевая опора моста** – деревянный сруб (ряж), погружаемый в грунт или воду и заполняемый каменным балластом, иногда с добавлением вязкой глины. Применяется при отсутствии возможности забивки свай, если дно каменистое или, наоборот, слишком податливое (из ила или торфа).

<sup>14</sup> **Пакет** – перекрытие, состоящее из нескольких отдельных балок, соединенных между собой в одно целое. Применяется для вспомогательных целей при постройках, при производстве ремонтных работ, временном восстановлении искусственных сооружений, а также для временного перекрытия небольших отверстий. Устраивается из рельсов (рельсовые), деревянных прогонов (деревянные) и двутавровых прокатных металлических балок. Преимуществом пакетов является возможность быстрого их изготовления из имеющихся под руками материалов. Их недостатки – значительные прогибы под нагрузкой и нерациональное распределение материала [3]. Скорость движения, например, по рельсовым пакетам не могла превышать 15 км/ч [1, с. 14].

<sup>15</sup> **Рамно-лежневая опора моста** – опора с рамной надстройкой и лежневым основанием из прочных деревянных балок.

стов в пределах фронтовых и прифронтовых железных дорог [17, л. 54].

В первую очередь обеспечивалось быстрое открытие сквозного движения поездов по тому или иному железнодорожному участку с небольшими скоростями и размерами движения в заданные сроки, определяемые оперативной обстановкой, главным образом необходимостью обеспечения наступательных операций наших войск. Выполнение этих работ возлагалось на железнодорожные войска и спецформирования НКПС [17, л. 54–55, 86].

Работы второй очереди обеспечивали усиление пропускной и провозной способности и укрепление хозяйств восстановленных железных дорог. Они выполнялись в основном силами строительно-восстановительных управлений (УСВР) и специальными территориальными поездами и трестами Цужелдorstroya. Однако, когда железнодорожные войска и спецформирования НКПС освобождались от первоочередных работ, на них возлагались работы второй очереди [17, л. 55].

Количество различных восстановительных формирований и их численный состав менялись на разных этапах войны, как менялись и методы восстановления – как по фронту развертывания, так и по технологическому процессу производства работ [17, л. 56–74].

Те же авторы указывают два метода восстановления мостов: «на широком фронте» и «с головы» [17, л. 77].

Первый метод позволял развернуть работы одновременно на нескольких объектах и обеспечивал быстрое их окончание на целом участке или направлении. Однако здесь требовалось большое количество рабочей силы и техники, особенно транспортных средств. Подача основных материалов производилась не по восстанавливаемому объекту, а «сбоку». Кроме того, вести работы на широком фронте не всегда позволяла фронтовая обстановка. Этот метод использовался при восстановлении малых мостов [1, с. 4] и получил широкое распространение особенно в последние годы войны, при успешных наступательных действиях советской армии, и применялся, как правило, при временном восстановлении мо-

стов на целом участке или направлении. Самым сложным моментом при выполнении работ широким фронтом являлась организация транспортирования материалов и регулярного снабжения ими объектов. Также исключалось применение габаритной техники. В этих условиях при восстановлении опор моста предпочтение отдавалось ряжевому основанию перед свайным [1, с. 16–33].

При восстановлении методом «с головы» работы производились последовательно, от одного пункта к другому. Этот метод применялся в основном при восстановлении больших мостов в горных условиях.

По технологии производства восстановительных работ применялись три основных метода: поточный, комплексный и смешанный.

*Поточный* метод заключался в том, что отдельные виды работ выполнялись специализированными подразделениями, передвигавшимися в пределах рабочего участка одно вслед за другим, обеспечивая выполнение работ последующему подразделению. Такой технологический процесс обеспечивал хорошее качество и высокие темпы работ, но требовал строгого взаимодействия всех подразделений и большого объема однородных сосредоточенных работ. Частично он использовался при восстановлении больших мостов.

При *комплексном* методе восстановления каждое подразделение выполняло весь комплекс работ на своем участке, метод применялся в основном при восстановлении малых (до 25 м) мостов.

При восстановлении больших мостов чаще всего применялся *смешанный* вид производства работ, когда отдельные работы (водолазные, подрывные, забивка свай) выполнялись специализированными командами, а основная часть работ – комплексными подразделениями.

Количество материалов, выделяемых для нужд восстановления, далеко не удовлетворяло общей потребности. Больше половины добывалось за счет местных ресурсов. Особенно большой удельный вес местных материальных ресурсов в общей системе материального обеспечения восстановительных работ занимали рельсы (84 %), скрепления (74 %), стре-

лочные переводы (56,5 %) и лесоматериалы (до 65 %) [17, л. 77–81].

Расход основных материалов для восстановления мостов за 1944 г., распространяемый на весь период восстановительных работ в Великой Отечественной войне (расход на 1 п. м моста), подсчитанный И.Ф. Пановым, составил:

- лес – 3,25 м<sup>3</sup>;
- камень – 4,24 м<sup>3</sup>;
- железо поковочное – 0,053 м<sup>3</sup>;
- железо сортовое – 0,82 м<sup>3</sup>.

Стоимость восстановления больших мостов составляла в среднем 6500 руб., средних – 2650 руб. [18, л. 57].

Главными затруднениями при восстановлении железнодорожных мостов Ф.Ф. Гусаров и другие авторы отчета считали:

а) недостаточную оснащенность необходимой техникой и оборудованием (недостаток землеройных машин, тракторов, автомашин, механических копров, кранов и других подъемно-транспортных приспособлений, что не всегда можно было восполнить увеличением рабочей силы);

б) слабую маневренность подвижных восстановительных формирований ввиду загруженности перегонов оперативными эшелонами, медленное их продвижение к месту работ. Много времени требовалось на доставку материалов и готовых конструкций;

в) отсутствие спецподразделений с обученными квалифицированными кадрами, а также спецоборудования и конструкций;

г) недостаток горюче-смазочных материалов. Даже при полном оснащении восстановительной организации основными механизмами общая степень механизации работ не превышала 45–58 %;

д) неудовлетворительную обеспеченность основными материалами за счет централизованного снабжения. Недостающие материалы на 35–85 % от общей потребности покрывались за счет местных ресурсов и ис-

пользования оставшихся после разрушения [17, л. 87–88].

При разработке основных положений по организации восстановления железных дорог специалистом ВНИИЖТ И.Ф. Пановым приводятся фактические данные по темпам восстановления мостов, собранные в процессе проведенного им исследования.

Общая максимальная месячная производительность (темп) на восстановлении средних и больших мостов была достигнута в 1944 г., составив 12,6 км, а максимальная суточная в отдельное время достигала 500 м. По показателям 1944 г. затраты рабочей силы составляли 57 чел.-дней на 1 п. м моста, общий расход рабочей силы – 28,5 тыс. чел.-дней в сутки. В 1942 г. – 85 чел.-дней на 1 п. м, в 1943 – 46 чел.-дней на 1 п. м.

Средний расход рабочей силы по восстановлению средних и больших мостов в период Великой Отечественной войны составил 60 чел.-дней на 1 п. м, по восстановлению малых мостов – 26 чел.-дней [18, л. 67].

В более поздних научных работах эти данные несколько сокращаются или увеличиваются, но незначительно. Так, по И.В. Ковалеву, на восстановление железнодорожного моста у Киева и подходов к нему в конце 1943 г. было затрачено 45,4 чел.-дней на 1 п. м моста, средний темп составил 81,5 п. м в сутки. Всего в 1943 г. был введен в эксплуатацию 501 большой и средний мост [13]. На отдельных участках темпы восстановления мостов достигали 120 п. м в сутки (через Днепр, Нарев, Неву) [3; 11].

Отдельно следует остановиться на архивных источниках об использовании при ремонте железнодорожных мостов комплексных и ремонтно-восстановительных поездов. При описании работы комплексного поезда старшие научные сотрудники ВНИИЖТ Г.М. Николаев и В.И. Рымаревич<sup>16</sup> указывают, что срочный ремонт и восстановление малых мостов осуществляли автогужевые (АГК, до 10 км) и автотракторные (АТК,

<sup>16</sup> В.И. Рымаревич является также соавтором издания «Восстановление пути и искусственных сооружений» (М., 1943), составленного по материалам ВНИИЖТ [5].

до 20 км) колонны, восстановление средних – АТК и специализированный восстановительный поезд (СВП) [22, л. 5]. АГК, АТК и СВП формировали комплексный восстановительный поезд, работой которого вкуче с технической разведкой и главным материальным складом руководил начальник восстановительной службы при Управлении железной дороги.

Задачей технической разведки являлось определение объемов нарушений отдельных сооружений железных дорог, причем ввиду сжатого срока производства работ по временному восстановлению отдельно разрушенных сооружений объем работ намечался в минимально потребном размере и только по сооружениям, имеющим непосредственное отношение к открытию движения поездов в установленный срок.

По данным технической разведки определялись необходимые строительные материалы и средства производства для восстановления разрушенных сооружений железных дорог.

Задачей главного материального склада являлось снабжение восстановительных поездов потребными строительными материалами и табельным имуществом для выполнения работ по восстановлению железнодорожных сооружений, в том числе мостов. Задача восстановительных поездов заключалась в быстром восстановлении своими средствами отдельно разрушенных сооружений, которое обеспечивало бы открытие движения поездов в кратчайший срок.

Входящие в состав комплексного поезда специализированные колонны и поезда могли самостоятельно производить восстановительные работы вне зоны работы комплексного поезда [22, л. 2].

В других отчетах, составленных Г.М. Николаевым и инженером А.В. Субботиным, обращается внимание то, что в условиях прифронтной полосы колонны обладали достаточно большой подвижностью и имели возможность производить работы круглые сутки [23, л. 2; 24, л. 2].

СВП по восстановлению средних мостов работал параллельно со СВП по укладке пути. Для восстановления моста к моменту подхода к нему укладки пути из мостового поезда транспортными средствами автотракторной базы перевозились необходимые материалы, машины и оборудование, рабочие и технический персонал [22, л. 5].

Кроме комплексного восстановительного поезда Г.М. Николаев и В.И. Рымаревич дают характеристику функционирования ремонтно-восстановительного поезда (РВП) по восстановлению средних мостов. В зависимости от степени разрушения и объемов работ по восстановлению средних мостов данный поезд включался в состав комплексного восстановительного поезда или работал самостоятельно. Функционировали и поезда по восстановлению больших мостов, каковыми являлись строительно-монтажные поезда Мостотреста НКПС, работавшие самостоятельно и параллельно работе комплексного восстановительного поезда [22, л. 5–6].

О задачах ремонтно-восстановительного поезда пишут также Г.С. Коханов и А.В. Субботин. По определению авторов отчета, в задачи РВП входило временное восстановление на железнодорожных линиях разрушенных средних мостов отверстиями от 20 до 60 м. Для выполнения этого задания поезд производил сооружение временных мостов на трассе без или с частичной разборкой ферм<sup>17</sup> с допущением устройства деревянных надстроек на упавших фермах, подъем мало разрушенных ферм с установкой их на временных опорах, укрепление поврежденных ферм дополнительными опорами и прочие работы, требующиеся при срочном восстановлении разрушенных средних мостов [20, л. 3–4].

Таким образом, документальные источники, находящиеся на постоянном хранении в Российском государственном архиве в г. Самаре, давая полную и всестороннюю картину масштабов и методов разрушения и восстановления железнодорожных мостов

<sup>17</sup> Ферма – стержневая система из несущих балок пролетного строения моста.

враждующими сторонами в годы Великой Отечественной войны, позволяют обогатить наше представление об одной из важнейших составляющих самой кровопролитной войны XX в. Содержание архивных документов доказывает небывалую дотоле мобилизацию Наркоматом путей сообщения людских и материальных резервов, своевременная и продуманная

организация которых позволяла в минимальные сроки восстанавливать движение железнодорожного транспорта на всех магистралях СССР, приближая Великую Победу. Введение их в научный оборот имеет важное значение для изучения истории Великой Отечественной войны в целом и истории железнодорожного транспорта в частности.

## Список источников и литературы

1. *Бере О.Я.* Опыт временного восстановления железнодорожных мостов. М. : Трансжелдориздат, 1943. 100 с. (В помощь восстановителям железных дорог.)
2. Строительство и восстановление мостов в первый период Отечественной войны (декабрь 1941 г. – июнь 1942 г.) // Краткий отчет о деятельности Главного Дорожного управления Красной Армии в период Великой Отечественной войны. URL: <https://author.today/reader/462239> (дата обращения: 03.04.2026).
3. Блокадный дневник невского мостостроителя Б.К. Озерова // Военно-исторический журнал. URL: <https://history.milportal.ru/blokadnyj-dnevnik-nevskogo-mostostroitelya-b-k-ozerova/?ysclid=mniiikjp1xj168682234> (дата обращения: 03.04.2026).
4. *Мусаилов В.Ф.* Военные мосты : учеб. пособие для воен.-инж. училищ / под ред. П.И. Лебедева. М., 1947. Ч. 1. 484 с. : ил.
5. *Коломеец А.В., Рымаревич В.И.* Восстановление пути и искусственных сооружений. М. : Трансжелдориздат, 1943. 30 с. (В помощь восстановителям железных дорог.)
6. *Надёжин Б.М.* Архитектура мостов. М. : Стройиздат, 1989. 96 с. : ил.
7. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 / под ред. Министра путей сообщения Н.С. Конарева. 2-е изд., доп. М. : Транспорт, 1987. 591 с.
8. Технология и организация восстановления отдельных железнодорожных сооружений : учеб. пособие / Ф.Ф. Гусаров, Р.А. Лебедев, А.Е. Лопухов [и др.] ; ред. доц., канд. техн. наук, полк. Ф.Ф. Гусаров ; Воен. акад. тыла и транспорта. Л. : [б. и.], 1972. 271 с. : ил.
9. *Татосов А.К.* К вопросу о повышении скоростей движения пассажирских поездов : автореф. дис. ... канд. техн. наук / МПС СССР. Всесоюз. науч.-исслед. ин-т ж.-д. транспорта. М. : [б. и.], 1954. 12 с.
10. *Курлянд В.Г., Курлянд В.В.* Строительство мостов : учеб. пособие / МАДИ. М., 2012. 176 с.
11. *Бобрицкий С.М.* Возможности железнодорожных войск по восстановлению больших железнодорожных мостов в годы Великой Отечественной войны // 80 лет с начала Великой Отечественной войны: историческая правда, уроки, взгляды современников : материалы Междунар. науч.-ист. конф. Гомель, 27–28 окт. 2021 г. Гомель : БГУТ, 2022. С. 283–285.
12. 140 лет железнодорожным войскам Беларуси : произв.-практ. пособие / С.И. Новиков [и др.] ; Департамент трансп. обеспечения МО. Минск : Полиграфт, 2016. 296 с.
13. *Ковалев И.В.* Восстановление транспорта и организация воинских перевозок при освобождении Левобережной Украины // Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне. URL: [https://militera.lib.ru/h/kovalev\\_iv/10.html?ysclid=mnifb2qpw795715785](https://militera.lib.ru/h/kovalev_iv/10.html?ysclid=mnifb2qpw795715785) (дата обращения: 03.04.2026).
14. Железнодорожные войска России. Кн. 3: На фронтах Великой Отечественной войны: 1941–1945 / Н.Л. Волконский, А.Г. Дьячкин, Н.А. Зензинов, Е.Б. Сизов, А.Ф. Столяров, В.В. Яробков ; под ред. Г.И. Когатько. М. : Стэха, 2002. 336 с. : ил.
15. *Корбан О.В.* Документы Российского государственного архива в г. Самаре о создании и значении колонн паровозов особого резерва как новой формы эксплуатации паровозов в СССР // Самарский архивист : науч. альм. 2026. № 1 (13). С. 9–26.
16. Октябрьская железная дорога. Хроники Победы. URL: <https://ozd.rzd.ru/ru/4518> (дата обращения: 13.02.2026).
17. Российский государственный архив в г. Самаре (далее – РГА в г. Самаре). Ф. Р-129. Оп. 2-1. Д. 85.
18. РГА в г. Самаре. Ф. Р-129. Оп. 2-1. Д. 241.

19. РГА в г. Самаре. Ф. Р-129. Оп. 1-6. Д. 59.

20. РГА в г. Самаре. Ф. Р-129. Оп. 5-1. Д. 151.

21. РГА в г. Самаре. Ф. Р-129. Оп. 5-1. Д. 127.

22. РГА в г. Самаре. Ф. Р-129. Оп. 5-1. Д. 128.

23. РГА в г. Самаре. Ф. Р-129. Оп. 5-1. Д. 121.

24. РГА в г. Самаре. Ф. Р-129. Оп. 5-1. Д. 120.

25. Морозов А.Г. Талантливый педагог, воспитатель и ученый // Вестник академии. 2021. № 1 (62). С. 25–27.

26. Гусаров Федор Федорович // Галерея памяти участников Великой Отечественной войны. URL: <https://1418museum.ru/heroes/42468296/?ysclid=mnprnzvxt9v692957527> (дата обращения: 08.04.2026).

27. Татосов Александр Константинович // Память народа. URL: [https://pamyat-naroda.ru/heroes/podvigchelovek\\_nagrazhdenie28525344/](https://pamyat-naroda.ru/heroes/podvigchelovek_nagrazhdenie28525344/) (дата обращения: 08.04.2026).

## Сведения об авторе

**Корбан Ольга Валериевна**, ведущий специалист отдела изучения и публикации документов Российского государственного архива в г. Самаре.

E-mail: [emchenko.80@mail.ru](mailto:emchenko.80@mail.ru)

Дата поступления статьи: 24.04.2026

Одобрено: 19.05.2026

Дата публикации: 26.06.2026

## Для цитирования

**Корбан О.В.** Архивные источники о восстановлении железнодорожных мостов СССР. 1941–1948 гг. // Самарский архивист : научный альманах. 2026. № 2 (14). С. 14–26.

# Всеобщая история

## General History

УДК 94(410)

**ДЕЛОВАЯ ПОЕЗДКА СОВЕТСКИХ СПЕЦИАЛИСТОВ  
НА АВИАЦИОННУЮ ВЫСТАВКУ БРИТАНСКОГО  
ОБЩЕСТВА АВИАКОНСТРУКТОРОВ  
В г. ФАРНБОРО. 1959 г.**

**THE VISIT OF SOVIET SPECIALISTS  
TO THE SOCIETY OF THE BRITISH AIRCRAFT  
CONSTRUCTORS AVIATION EXHIBITION  
FARNBOROUGH. 1959.**

**Д.В. Калинин**

**Российский государственный архив в г. Самаре  
(Самара, Россия)**

**D.V. Kalinichev**

**Russian State Archive in Samara  
(Samara, Russia)**

**Аннотация.** Период «холодной войны» воспринимается как глобальное систематическое противостояние сложившихся после Второй мировой войны блоков государств, сопровождаемое рядом значительных политико-идеологических противоречий. Однако, несмотря на это, международное научное сотрудничество СССР с западными державами постепенно нарастало и развивалось. Об этом свидетельствуют документы научно-исследовательских учреждений, открывшиеся со временем для широкой публики и демонстрирующие, что эти контакты были более многочисленными, чем может показаться на первый взгляд. В данной статье эта тема получает раскрытие на примере материалов рассекреченных отчетов Летно-исследовательского института, освещающих обстоятельства пребывания советских специалистов на авиавыставке в г. Фарнборо в 1959 г. как один из возможных путей научного взаимодействия противостоящих держав.

**Abstract.** The Cold War period is perceived as a global, systematic confrontation between the blocs of states that emerged after World War II, accompanied by a number of significant political and ideological contradictions. However, despite this, international scientific cooperation between the USSR and Western powers gradually grew and developed. This is evidenced by documents from research institutions, which were eventually made publicly available and demonstrate that these contacts were more numerous than might initially appear. This article explores this topic using declassified reports from the Flight Research Institute, which shed light on the circumstances of Soviet specialists' presence at the Farnborough Air Show in 1959 as one possible avenue for scientific interaction between the opposing powers.

**Ключевые слова:** Великобритания, Фарнборо, авиация, международное научное сотрудничество, Лето-исследовательский институт имени М.М. Громова.

**Keywords:** United Kingdom, Farnborough, aviation, international scientific cooperation, The Gromov Flight Research Institute.

Английский авиационный салон имеет более чем вековую историю. С 1948 г. он начал проводиться на аэродроме в 50 км от Лондона, в г. Фарнборо [1, с. 560]. В отличие от выставок первой половины века, где самолеты зачастую были статичной экспозицией, на этой выставке были представлены 66 британских самолетов, многие из которых приняли участие в демонстрационных полетах [2].

В 1959 г. здесь же проходила юбилейная 20-я авиационная выставка Британского общества авиаконструкторов (Society of British Aircraft Constructors). Традиционно проводившаяся ежегодно в течение недели, в 1959 г. она была организована с 7 по 13 сентября. В первые 4 дня посетителей на выставку пропускали только по пригласительным билетам, а в оставшиеся дни она была открыта для широкой публики с продажей билетов в кассах [3, л. 3] (фото 1). На выставке осуществлялся

широкий показ продукции, произведенной английскими авиационными фирмами. Участие в ней приняли 376 фирм, продемонстрировавших собственные наработки, среди которых были показаны самолеты и вертолеты (на земле и в полете), ракетное вооружение и наземные радиолокаторы, а также иное наземное оборудование и павильон со стендами фирм.

Ряд самолетов был показан на выставке впервые, а те, что выпускались к тому моменту уже несколько лет, были представлены в последних модифицированных версиях. Впервые были показаны: палубный бомбардировщик «Блэкберн» NA.39 (фото 2), демонстрировавшийся ранее только в полете; военно-транспортный самолет «Армстронг-Уитворт Аргоси»; гражданский транспортный самолет «Виккерс-Вангард» [4, л. 4]; первый сверхзвуковой английский истребитель «Лайтнинг»; уникальный экспериментальный



*Фото 1.* Посетители возле пассажирского самолета Хэндли Пейдж «Дарт Геральд». Фарнборо, 1959 г.  
РГА в г. Самаре. Ф. Р-220. Оп. 8-6. Д. 10. Л. 40

самолет "Short" SC.1 (фото 3), способный осуществлять вертикальный взлет и посадку [3, л. 8–9], проходящий в это время летные испытания. Кроме того, был представлен ряд экспериментальных машин (винтокрыл «Фейри Ротодайн», суда с использованием принципа воздушной подушки и др.).

Главной целью проведения выставки была коммерция, направленная на увеличение экспорта, а также авиасалон играл роль «отчета» перед английскими налогоплательщиками о рациональности расходования средств. Третьей ключевой целью выступало привлече-

ние кадров в авиацию, для чего проводились показы авиационной техники на площадях Лондона и в воинских частях и мероприятия, приуроченные к событиям Битвы за Британию [3, л. 4]. Достижения британской авиации демонстрировались на аэродроме Королевского авиационного исследовательского института (The Royal Aircraft Establishment).

Советская делегация участвовала в выставке «на правах туристов». Руководителем делегации был назначен заместитель министра авиационной промышленности СССР Александр Александрович Кобзарев.

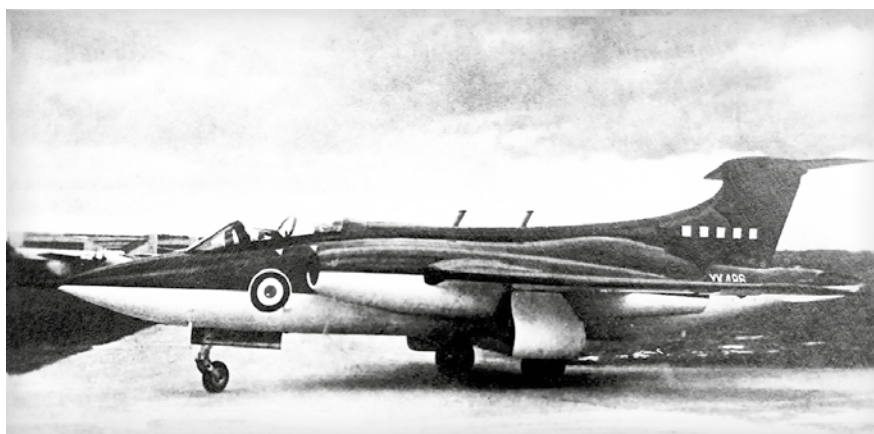


Фото 2. Палубный бомбардировщик «Блэкберн» NA.39. Фарнборо, 1959 г. РГА в г. Самаре. Ф. Р-220. Оп. 8-6. Д. 10. Л. 30



Фото 3. Экспериментальный самолет с вертикальным взлетом и посадкой "Short" SC.1. Фарнборо, 1959 г. РГА в г. Самаре. Ф. Р-220. Оп. 8-6. Д. 10. Л. 89

В состав делегации вошли ведущие деятели авиационной отрасли – член-корреспондент АН СССР В.Н. Челомей, начальник лаборатории воздушно-реактивных двигателей ЦИАМ Н.Я. Литвинов [5, с. 30–31], конструктор воздушных винтов и других агрегатов для самолетов и вертолетов К.И. Жданов, в области аэродинамики – член-корреспондент АН СССР В.В. Струминский, профессор Н.С. Строев, В.Р. Ефремов, авиаконструктор А.А. Чумаченко, главный конструктор завода № 476 А.Ф. Федосеев [3, л. 2]. С опозданием на 5 дней к ним присоединились В.А. Васенко, Б.Н. Ворожцов и И.А. Истягин. В связи с тем, что организаторам поездки не удалось заранее достигнуть договоренности о взаимном обмене официальными делегациями, делегация получила возможность ознакомиться лишь с выставкой и некоторыми предприятиями.

В дальнейшем, в ходе переговоров с представителями английского МИДа, была достигнута договоренность об обмене делегациями и взаимном показе заводов по производству гражданских самолетов и двигателей с обсуждением общих для обеих стран научных проблем авиации [3, л. 3]. При посредничестве советского посольства удалось согласовать посещение компаний «Маркони Инструментс» в Лондоне, «Маркони Уайрелесс Телеграф» в Челмсфорде и Национальной физической лаборатории в Теддингтоне. Последняя вклю-

чала в себя 10 отделов, в том числе отдел аэродинамики, где проводились работы по спектру вопросов касательно летательных аппаратов при дозвуковых, околозвуковых и сверхзвуковых скоростях и др. [4, л. 180]. Были также согласованы встречи с представителями фирм «Инглиш Электрик» и «Годфрей» и посещение одной из авиационных воинских частей [3, л. 2].

С технической точки зрения для советских специалистов выставка представляла большой интерес. Она позволила им сформировать широкое представление о состоянии английской авиационной промышленности. Этому способствовала также и летная программа, в рамках которой взлет и посадка осуществлялись на одном и том же аэродроме, а сам показ проходил на малых высотах, что давало возможность наблюдения полного полета.

Кроме того, членами делегации было уделено внимание вертолетам, новейшему ракетному вооружению и иным разработкам национальной физической лаборатории. Эти экспонаты были проанализированы авиаспециалистами с выделением наиболее интересных конструктивных решений. Отчет сопровождался большим количеством фотоматериалов.

Отдельный интерес у делегации вызвали пилотаж вертолетной техники и истребителей Глостер «Джевлин» (фото 4) и «Лайтнинг»



Фото 4. Истребитель Глостер «Джевлин» МК.9. Фарнборо, 1959 г.  
РГА в г. Самаре. Ф. Р-220. Оп. 8-6. Д. 10. Л. 6

(фото 5), групповое пилотирование на самолетах «Хоукер Хантер», полеты на тренировочном самолете «Джет Провост» и др. [3, л. 4–5].

Благодаря посещению авиасалона в г. Фарнборо советские специалисты получили довольно обширные сведения о двигателях различных фирм, воздушных винтах, оборудовании самолетов (пилотажном, навигационном и пр.) и ракет, снаряжении для пилотов. Отдельно отмечалось лабораторное оборудование, не выпускающееся или выпускающееся в СССР с худшими характеристиками [3, л. 22]. В частности, были учтены преимущества навигационных систем малого веса и высокой точности, измерительных приборов, кресла автоматического аварийного катапультирования, нагревателей для борьбы с обледенением и запотеванием частей самолета и т. д. [3, л. 37–39]. Советскими авиаинженерами была высоко оценена система «слепой посадки», разработанная Королевским авиационным институтом совместно с рядом фирм, способная обеспечивать автоматическую и полуавтоматическую посадку самолетов, в том числе при плохих метеорологических условиях. Подобные изыскания проводились и в СССР, однако для ускорения создания аналогичных систем использование опыта английских инженеров представлялось весьма полезным [3, л. 37].

Советской стороной были сделаны выводы и о тщательной работе английских специалистов над образцами ракет, самолетов, двигателей и оборудования, находящимися в серийном производстве и принятыми на вооружение, о производящихся модификациях и улучшениях, высоком ресурсе английских двигателей [3, л. 27], о доведении до высокой степени эксплуатационной надежности ракетного вооружения (зенитные, крылатые, баллистические ракеты). Участники делегации обратили внимание на необходимость специального изучения особенностей летно-тактических характеристик и систем управления английских ракет. Они посчитали целесообразным усиление работы Центрального аэрогидродинамического института имени профессора Н.Е. Жуковского (ЦАГИ) и Летно-исследовательского института (ЛИИ) по изучению компоновок английских самолетов, местной аэродинамики крыла и системы управления пограничным слоем и создание собственных самолетов с системой управления пограничным слоем [3, л. 30].

Развернутое описание ключевых экспонатов выставки (самолетов, ракет, вертолетов, авиадвигателей и иного оборудования для самолетов и ракет) выразилось в отчете делегации на 185 листах [4, л. 10]. Здесь были подробно описаны летно-технические и ин-



Фото 5. Истребитель Инглиш Электрик «Лайтнинг» Р.1В. Фарнборо, 1959 г.  
РГА в г. Самаре. Ф. Р-220. Оп. 8-6. Д. 10. Л. 8

женерно-конструкторские характеристики по меньшей мере 17 действующих и ряда новых строящихся военных, гражданских и экспериментальных самолетов [4, л. 4–51]. Только краткий перечень основных актуальных для того времени экспонатов, составленный авторами, занял три листа.

В целом делегация высоко оценила опыт посещения иностранных выставок как в Фарнборо, так и проходившую ранее в Ле-Бурже, усматривая в них чрезвычайно большую пользу. В то же время в отчете отмечалось, что эта польза достижима при условии улучшения уровня организации поездок советских делегаций, проблема с которым обуславливалась бюрократическими проволочками в виде утверждения состава делегаций за несколько дней до выезда и опоздания специалистов вследствие задержек с оформлением. Здесь же был предложен и новый порядок организации таких поездок, способный обеспечить максимальную пользу от подобного рода международного сотрудничества [3, л. 43].

По итогам посещения выставки было предложено для закупки 25 наименований продукции для 9 институтов, заводов и КБ. Большая часть из них предназначалась для завода № 476 имени Дзержинского, производившего электрооборудование для самолетов [3, л. 44–47].

Польза от посещения авиасалона была оценена по достоинству советским правительством, так как уже к 6 сентября 1960 г. (открытие состоялось 5-го числа) на ежегодную выставку в Фарнборо была отправлена делегация из 12 человек, возглавляемая генеральным конструктором ОКБ имени Яковлева – А.С. Яковлевым. Следует отметить, что для него и конструктора О.К. Антонова в качестве исключения визы в Великобританию были сделаны в кратчайший срок – одним днем вместо двух недель [1, с. 556]. Год спустя гостями выставки стали авиаконструкторы Олег Антонов и Сергей Ильюшин [6, с. 54].

Одним из интересных выводов по результатам деловой поездки советских авиаспециалистов в Фарнборо можно назвать тезисы об орга-

низации показа авиационной техники в СССР. Делегация пришла к выводу, что, учитывая большое политическое и техническое значение показов авиационной и ракетной техники, ВВС, ДОСААФ и Государственному комитету по авиационной технике (ГКАТ) необходимо изучить опыт организации наземных и летных показов авиатехники и использовать его для проведения празднования Дня авиации СССР. Для этой же цели предлагалось пересмотреть программу полетов и использование Тушинского аэродрома, так как он не позволял выполнять взлеты и посадку ряда самолетов [3, л. 42].

Эти подходы были реализованы при организации авиапарада 1967 г., образцом для которого послужили выставки в Ле-Бурже и Фарнборо [7, с. 383]. Его проведение перенесли с Тушинского аэродрома в аэропорт Домодедово, где 9 июля состоялся беспрецедентный авиационный парад. Несмотря на международный успех, он остался в памяти первым и последним подобным воздушным парадом в советской истории [7, с. 365–371].

Научное сотрудничество двух стран продолжало развиваться, о чем свидетельствует регулярное присутствие советских конструкторов на английской авиационной выставке, причем это развитие происходило не только в сфере авиации [8, с. 201–205]. Несмотря на ряд политико-идеологических шероховатостей, это в целом укладывалось в русло политики «мирного сосуществования» эпохи «оттепели» и общего роста значения «научной дипломатии» в международных отношениях [9, с. 168–174]. К тому же немаловажно, что этот процесс носил двусторонний характер, так как Великобритания также проводила в 1956–1964 гг. в отношении Советского Союза политику своеобразной «культурной оттепели» и стремилась к созданию положительного образа своей страны в среде деятелей науки и культуры СССР [10, с. 68–76]. В свете этих обстоятельств засекреченная ранее командировка советских авиационных специалистов 1959 г. сегодня может рассматриваться как один из первых актов укрепления и развития советско-английских научных связей.

## Список источников и литературы

1. *Яковлев А.С.* Цель жизни. Записки авиаконструктора. М. : Политиздат, 1972. 608 с.
2. Cooper, Peter. FIA75 Part 1: The Emergence of Farnborough (1948–1972) // Farnborough International Airshow. URL: <https://www.farnboroughairshow.com/resources/news-blogs/blog-list/fia75-part-1-the-emergence-of-farnborough-1948-1972/> (дата обращения: 20.03.2026).
3. Российский государственный архив в г. Самаре (далее – РГА в г. Самаре). Ф. Р-220. Оп. 5-1. Д. 3052г.
4. РГА в г. Самаре. Ф. Р-220. Оп. 8-6. Д. 10.
5. *Варданян Р.А.* Литвинов Николай Яковлевич (к 100-летию со дня рождения) // Двигатель. 2008. № 6 (60). С. 30–31.
6. *Щербаков В.* Фарнборо: 60 лет успеха // Взлет. 2008. № 7–8. С. 52–57.
7. *Солдатова О.Н., Спиркина Л.В.* Подготовка первого авиационного парада в аэропорту Домодедово. 1967 г. (по документам Государственного проектно-изыскательского и научно-исследовательского института гражданской авиации «Аэропроект») // Исторические записки. 2024. № 23 (141). С. 365–409.
8. *Солнцева Е.А., Ибрагимов Р.Э.* Международный научный трансфер как форма взаимодействия СССР с Западом в условиях «холодной войны» // Клио. 2025. № 07 (223). С. 201–205.
9. *Солнцева Е.А., Ибрагимов Р.Э.* Международное сотрудничество НИИ «Гипрокаучук» в 1950–1960-е гг. в контексте технологической революции в СССР и мире // Клио. 2024. № 06 (210). С. 168–174.
10. *Валеева-Хакимова Р.Р.* Культурная дипломатия Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии в отношении СССР в 1946 – середине 1960-х гг. // Международные отношения и общество. 2020. Т. 2, № 3–4. С. 68–76.

## Сведения об авторе

**Калиничев Дмитрий Витальевич**, специалист 1-й категории отдела научно-информационной и выставочной работы Российского государственного архива в г. Самаре.

E-mail: Gargrey@yandex.ru

Дата поступления статьи: 08.04.2026

Одобрено: 19.05.2026

Дата публикации: 26.06.2026

## Для цитирования

**Калиничев Д.В.** Деловая поездка советских специалистов на авиационную выставку Британского общества авиаконструкторов в г. Фарнборо. 1959 г. // Самарский архивист : научный альманах. 2026. № 2 (14). С. 27–33.

# История науки и техники

## History of Science and Technology

УДК 608

**КРАТКИЙ ОБЗОР РАЗВИТИЯ  
ИЗОБРЕТАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В Г. УЛЬЯНОВСКЕ  
НАКАНУНЕ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ (ПО ДОКУМЕНТАМ  
РОССИЙСКОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО АРХИВА  
В Г. САМАРЕ)**

**A BRIEF OVERVIEW OF THE DEVELOPMENT  
OF INVENTIVE ACTIVITY IN ULYANOVSK  
ON THE EVE OF INDUSTRIALIZATION (BASED  
ON DOCUMENTS FROM THE RUSSIAN STATE  
ARCHIVE IN SAMARA)**

**И.М. Кузин**

Российский государственный архив в г. Самаре  
(Самара, Россия)

**I.M. Kuzin**

Russian State Archive in Samara  
(Samara, Russia)

**Аннотация.** На основе документов Российского государственного архива в г. Самаре проанализированы поданные из г. Ульяновска в Комитет по делам изобретений при ВСНХ СССР в 1927–1929 гг. заявочные материалы на изобретения. Удалось найти связь изобретательской мысли с профессионально-отраслевой направленностью авторов изобретений как частью хозяйственной жизни г. Ульяновска накануне проведения промышленно-городской индустриализации в СССР.

**Abstract.** Based on the documents of the Russian State Archive in Samara, the application materials for inventions submitted from Ulyanovsk to the Committee for Inventions under the Supreme Economic Council of the USSR in 1927–1929 were analyzed. It was possible to find a connection between the inventive thought and the professional and sectoral focus of the authors of the inventions as part of the economic life of Ulyanovsk on the eve of industrial and urban industrialization in the USSR.

**Ключевые слова:** заявка, патент, изобретение, автор, Ульяновск, Ульяновская губерния, СССР.

**Keywords:** application, patent, invention, author, Ulyanovsk, Ulyanovsk province, USSR.

**П**ылкая мысль изобретателей, внесшая существенный вклад в развитие материально-технического, научного и военно-промышленного потенциала России, еще с дореволюционных времен пробивала себе дорогу к новым открытиям и достижениям. С падением самодержавной монархии и приходом к власти большевиков в 1917 г. обозначились коренные изменения в жизни российского общества. В государстве диктатуры пролетариата изобретательскому делу отводилась немаловажная роль в деле ликвидации всеобщей разрухи после окончания Гражданской войны и выведения России в число ведущих промышленно-индустриальных держав того времени с применением изобретательской мысли в научно-производственной жизни. Советская власть понимала важность поощрения изобретательских идей, поэтому проводила в этой области большую организаторскую работу. Так, контроль, определение степени новизны и актуальности разработок советских изобретателей перед их воплощением в жизнь большевики возлагали на Комитет по делам изобретений при Высшем совете народного хозяйства Союза Советских Социалистических Республик (далее – Комподиз ВСНХ СССР) [1, с. 82–85].

Целью данной работы является изучение изобретательской деятельности в г. Ульяновске в 1927–1929 гг. посредством ввода в научный оборот заявочных материалов на изобретения, отложившихся в архивной коллекции «Заявочные материалы на изобретения из фондов Комитета Российской Федерации по патентам и товарным знакам и его предшественников и правопреемников» (Ф. Р-1 Российского государственного архива в г. Самаре, далее – РГА в г. Самаре), которая позволяет оценить вклад изобретательства г. Ульяновска в научно-техническое развитие Ульяновской губернии накануне промышленной индустриализации через изучение и ввод в научный оборот имен изобретателей города, их профессионально-отраслевой принадлежности, социального положения и сферы технических интересов.

Хронологические рамки определены датой создания изобретений по г. Ульяновску – с 1927 по 1929 г.

По истории изобретательства в СССР имеется достаточно широкий круг исследовательских работ, к числу которых следует отнести монографию доктора исторических наук, профессора Г.М. Алексеева, в которой определены основные этапы развития изобретательского движения в стране с 1917 по 1977 г. [2]. В труде доктора исторических наук О.Н. Солдатовой рассматривается процесс эволюции изобретательской мысли и ее вклад в развитие научно-технического прогресса и промышленности Советского государства с 1917 по 1956 г. с использованием обширного научно-справочного аппарата и иллюстраций [1]. В рамках рассматриваемой темы для нас представляет интерес кандидатская диссертация пензенского историка А.А. Горбунцова, где на базе архивных источников представлены сведения о техническом творчестве работников средне-волжской промышленности за 1926–1936 гг. в целом и г. Ульяновска в частности [3]. Крайне важна книга «Симбирский-Ульяновский край в новейшей истории России. 1917–1991 гг. Люди. События. Факты», созданная ульяновскими историками с привлечением архивных документов и иллюстративного материала, которая повествует о хозяйственном и политическом положении края в интересующий нас период [4].

Для проведения аналитической работы были изучены 15 заявок на изобретения с 1927 по 1929 г. по г. Ульяновску, где содержатся описания изобретений, чертежи, решения экспертных комиссий, а также имеются краткие сведения об авторах изобретений. Тринадцать из них не имеют патентов или авторских свидетельств. Две заявки данными документами располагают. При подготовке статьи были проанализированы законодательные акты, прежде всего Постановление Центрального исполнительного комитета (ЦИК) и Совета народных комиссаров (СНК) СССР «О введении в действие постановления о патентах на изобретения» от 12 сентября 1924 г., которым руководствовались эксперты Комподиза ВСНХ СССР при рассмотрении заявочных материалов. Был изучен статистический сборник Всесоюзной переписи населения 1926 г. с выделением представителей профессий ин-

женерно-технической направленности как по стране в целом, так и по городскому населению Ульяновской губернии в частности, а также сборник документов и материалов «История индустриализации Среднего Поволжья (1926–1941)», где на основе архивных данных субъектов Среднего Поволжья рассматривается процесс подготовки и проведения индустриализации через постановления и сводки местных ячеек коммунистической партии, в том числе и в г. Ульяновске [5–7].

На волне индустриализации в Ульяновской губернии, как и во всей стране, создавались многочисленные добровольные общества содействия научно-техническому развитию СССР. В рамках создания движения по поддержке изобретателей, в том числе и общественного движения изобретателей «Техника – массам», в конце 1920-х гг. в г. Ульяновске было создано окружное отделение Всесоюзного общества «Техника – массам» [8]. В 1920-х гг. промышленность и экономика Ульяновской губернии критически зависели от состояния сельского хозяйства, так как доля промышленного производства составляла всего 15 %, а численность городского населения – менее 15 % от 1,3 млн жителей Ульяновской губернии [4, с. 35–42, 47–60; 6,

с. 232–233; 7, с. 6–86]. В г. Ульяновске – административном центре Ульяновской губернии – практически отсутствовала научная база по подготовке технических кадров через высшие учебные заведения (вузы). К 1924 г. в г. Ульяновске имелся 1 рабочий факультет, 7 техникумов, 40 школ и 7 профшкол. Промышленность была преимущественно кустарная, легкая, текстильная, пищевая, бумажная с минимальным количеством фабрично-заводских предприятий. Город имел стратегически важные пути сообщения: шоссейные, железнодорожные и водные по р. Волге [4, с. 35–42, 47–60; 7, с. 6–86; 9, с. 3–4]. При проведении индустриализации Ульяновской губернии (с мая 1928 г. – Ульяновского округа Средне-Волжской области) в начале 1930-х гг. региональные партийные власти сделали акцент на развитии промышленности и сельского хозяйства, образования и социальной сферы в городе и деревне [4, с. 35–42, 47–60; 6, с. 232–233; 7, с. 6–86].

Исходя из содержания заявочных материалов за 1927–1929 гг., удалось кратко представить анкетные данные изобретателей г. Ульяновска об их социальном и профессионально-отраслевом статусах в табличной форме (табл. 1).

Таблица 1

**Аннотированный перечень выявленных в РГА в г. Самаре заявок на изобретения, поданных изобретателями г. Ульяновска в Комподиз ВСНХ СССР в 1927–1929 гг.**

ФИО и место жительства автора в г. Ульяновске. Название, заявочный/свидетельский номер и дата приоритета изобретения	Аннотация (национальность, возраст, образование, социальное положение, место работы и профессия, партийность)
Андронов Семен Васильевич. Слобода Часовня Нижняя, 1-й рабочий железнодорожный поселок, д. 21. № 41238 «Способ улучшения работы форсунки». 21 февраля 1929 г.; № 45172 «Приспособление к форсунке для быстрой продувки ее паром». 16 апреля 1929 г. [10, л. 1–4; 11, л. 1, 11].	Машинист паровоза.
Белкин Семен Кузьмич, Седов Иван Михайлович. Ул. Шевченко, д. 82; ул. Карла Маркса, д. 32. № 47051 «Свеклосушилка». 13 мая 1929 г. [12, л. 1, 3, 21, 23, 26].	На 25 января 1931 г. – разъездной механик Ульяновской ремонтно-тракторной мастерской Ульяновского окружного союза сельскохозяйственной хлебной кооперации «Окркоопхлебсоюз». На 17 октября 1931 г. – временный инструктор Управления складского правления Всесоюзного государственного хлебокомольного объединения «Союзхлеб».

Дмитриев Василий Автономович. Заволжье, Ленинградский проспект, д. 10. № 43643/1966 «Пуля». 27 марта 1929 г. [13, л. 1, 7–8, 11–15].	Русский. 44 года. Общее образование – 6 классов. Специальное – химико-технологическое училище и пиротехническая артиллерийская школа. Служащий. Военный техник завода № 3 имени В. Володарского. Беспартийный.
Иванов Николай Флегонтович. Ишеевская суконная фабрика № 15 имени М.А. Гимова. № 44674 «Крестомотальная машина “Вечерок”». 10 апреля 1928 г. [14, л. 1–3, 13–15 об.].	50 лет. В 1891 г. окончил начальную приходскую школу. Рабочий. Помощник механика Ишеевской суконной фабрики № 15 имени М.А. Гимова. Беспартийный.
Кутьин Михаил Михайлович. Ул. Старый венец, д. 9. № 15431 «Счетчики числа вбитых в землю шпилек при топографических и других работах». 26 ноября 1928 г. [15, л. 1, 18–19, 37–48].	Техник-землеустроитель. Помощник таксатора 2-й лесоустроительной партии Ульяновского окружного лесного хозяйства.
Нагорнов Сергей Иванович. Ул. Старо-Казанская, д. 22, квартира старшего инженера-техника Николая Степановича Токарева. № 21847 «Ткацкий челнок». 20 декабря 1927 г. [16, л. 1–1 об., 3, 10 об., 17, 23, 26–29].	Русский. 40 лет. Окончил Симбирское профессионально-техническое училище и электротехнические курсы в г. Самаре в 1907 г. Механик Игнатовской суконной фабрики № 16 Государственного треста грубых сукон ВСНХ СССР.
Седов Георгий Михайлович. Ул. Большая Конная, д. 82. № 39839 «Зерносушилка». 1 февраля 1929 г.; № 48843 «Зерносушилка». 7 июня 1929 г. [17, л. 1, 6, 9–10; 18, л. 13–15].	–
Толкачев Василий Евгеньевич. Ул. Шатальная, д. 8. № 50928 «Водяное колесо». 10 июля 1929 г. [19, л. 1, 8, 9–11].	–
Турушин Александр Иванович. Ул. Набережной Свяги, д. 50/2. № 48326 «Комбинированная молотилка». 31 мая 1929 г. [20, л. 1, 20–21 об.].	–
Фефер Юлиан Борухович. Заволжье, Ленинградский проспект, д. 11. № 27965 «Устройство для регулирования количества пара, подводимого к питательным приборам для паровых котлов (насосам и т. д.)». 21 мая 1928 г.; № 27966 «Прибор для автоматического регулирования работы топок паровых котлов». 21 мая 1928 г. [21, л. 1–2, 9; 22, л. 1–2, 18–19].	Инженер.
Шанин Николай Алексеевич. Ул. Тихвинская, д. 3. № 34338/36848 «Моторная лодка с приспособлением для передвижения по суше». 24 октября 1928 г. [23, л. 1, 9, 45, 69].	Русский. Безработный. Столяр. Прошел 5-месячные курсы шофера в Ульяновском отделении Общества содействия развитию автомобилизма по улучшению дорог в РСФСР «Автодор». Член профсоюза Ульяновского отделения «Автодора».

8 декабря 1927 г. в Комподиз ВСНХ СССР была подана заявка на изобретение «Ткацкий челнок» Сергея Ивановича Нагорнова. В пояснительной записке к изобретению автор отмечал, что ткацкие челноки в грубосуконных фабриках применяются преимущественно де-

ревянные, имеющие ряд недостатков: срок службы составляет 10 месяцев, а в передних частях челнока появляются забоины от ударов. Изобретатель предлагал создать ткацкий челнок из алюминия и его сплавов, который по сравнению с деревянным челноком обла-

дал в 3 раза большей износостойкостью. Отмечалась и экономическая эффективность его использования. Один деревянный челнок оценивался в 7 руб. 20 коп., а челнок из алюминиевых сплавов – в 1 р. 2 коп. Испытание алюминиевого челнока было осуществлено Сергеем Ивановичем на фабрике № 16. После испытаний заявка была направлена в Комподиз [16, л. 1–3].

В рамках установленной процедуры подачи заявок в Комподиз Сергей Иванович заполнил форму авторской подписки, в которой он подтвердил, что является единоличным автором изобретения и не занимается копированием чужих работ. Также С.И. Нагорнов был осведомлен об уголовной ответственности за дачу заведомо ложных сведений в государственное учреждение в соответствии со статьей 187 Уголовного кодекса Российской Социалистической Федеративной Советской Республики (РСФСР). Однако осенью 1928 г. эксперт комиссии Комподиза А.Д. Монахов отказал в выдаче патента С.И. Нагорнову. Сославшись на книгу 1923 г. издания про механическое ткачество, эксперт указал на то, что «применение в ткацком производстве металлических станков известно» [16, л. 14, 22–23].

В ответ на отзыв изобретатель составил жалобу в Комподиз. Он отмечал, что челнок в заявлении был не металлический, а из алюминиевых сплавов. Металлический челнок автор патентовать не собирался, так как они были известны и на производстве не применялись. При личных переговорах с профессором Николаем Яковлевичем Канарским С.И. Нагорнову предложили провести испытания челнока в Московском текстильном институте. Отзыв эксперта Комподиза Б.М. Гутмана оставил решение об отказе в выдаче патента в силе. Также эксперт указал на то, что в конструктивном отношении предлагаемый челнок не отличается от обычного, а замена одного материала другим не является причиной для выдачи патента. В соответствии со статьей 39 Постановления ЦИК и СНК СССР от 12 сентября 1924 г. дело по заявочному свидетельству С.И. Нагорнова было прекращено и признано недействительным, о чем свидетельствует

заключение эксперта Комподиза от 15 июня 1929 г. [16, л. 24–24 об., 27–29].

16 мая 1928 г. в Комподиз был подан заявочный материал на «Автоматический регулятор топки парового котла “Автококегар”» под авторством Юлиана Боруховича Фефера. Эксперт Комподиза профессор М.А. Дешевой не нашел оснований для патентования изобретения. По его мнению, прибор «представляет общеизвестный автоматически действующий дроссельный (редукционный) клапан, применяемый в весьма разнообразных случаях практики». В итоге коллегия Комподиза постановила в выдаче патента отказать [21, л. 1–2, 7, 9, 29].

В этот же день Юлиан Борухович отослал в Комподиз еще одну заявку – на изобретение «Автопитатель». Следует сказать, что комиссия Комподиза данное изобретение не отвергла, как предыдущее, а взяла в работу для дальнейшего редактирования с последующей выдачей патента. В отзыве эксперта Комподиза В.Н. Шретера по выдаче патента Ю.Б. Феферу от 23 января 1929 г. изобретение было вновь переименовано – в «Устройство для регулирования количества пара, подводимого к питательным приборам для паровых котлов (насосам и т. д.)» [22, л. 1, 5, 15, 19].

18 июня 1928 г. в Центральное бюро по реализации изобретений и содействию изобретательству (ЦБРИЗ) была отправлена заявка от помощника механика Ишеевской суконной фабрики № 15 имени М.А. Гимова Николая Флегонтовича Иванова с описанием следующих изобретений: «Крестомотальная машина системы “Вечерок”», «Аппарат для пульверизации эмульсии», «Штампы для нарезки гребневых полотен» и «Тележка для лесопильных рам». Следует сказать, что автор изобрел две разнотипные тележки в 1917 и 1918 гг., когда он работал машинистом на Акшуатском лесопильном заводе № 10 Средне-Волжского лесного треста ВСНХ СССР. Н.Ф. Иванов отсылал заявку на изобретение в Комподиз еще в 1925 г., но ответа не последовало [14, л. 1, 3–4, 6, 9–10].

При описании аппарата для пульверизации автор подчеркнул, что конструкция довольно проста и может быть видоизменена в зависи-

мости от применения в промышленности для распыления жидкости. Стоимость аппарата, по подсчетам автора, составляла 350 руб. С 10 марта 1928 г. Николай Флегонтович использовал изобретение в цехах Ишеевской суконной фабрики № 15. На изготовление аппарата для пульверизации Н.Ф. Иванов получил от фабрики 70 руб. временного вознаграждения [14, л. 5–5 об.].

Описывая следующее изобретение, Николай Флегонтович выделил ряд недостатков крестомотальной машины<sup>1</sup> до ее усовершенствования. Из-за сложной конструкции машина создавала стук и шум. Это приводило к изнашиванию нижеводителей<sup>2</sup>. Изобретатель смог упростить конструкцию машины посредством ввода эксцентрика<sup>3</sup> с рычажной системой и направляющим стаканом. Стоимость нижеводителей вместо 1 р. 25 коп. уменьшилась до 10–15 коп. С ноября 1927 г. машина использовалась на фабрике № 15. В результате внесенных изменений она стала работать бесшумно и с меньшей изнашиваемостью нижеводителей, а труд работниц улучшился. В награду за усовершенствование машины фабрика выплатила автору изобретения 65 руб. Следует сказать, что данное изобретение нашло упоминание в статье «Два ценных усовершенствования на Ишеевке. Реконструирование крестомотальной машины. Улучшение сельфактора Шиммеля» № 3 ульяновской газеты «Пролетарский путь» за 1928 г. [14, л. 6–6 об., 12–12 об.].

В ходе переписки с Комподизом автор переименовал изобретения в «Штамп для нарезки зубчиков на полотнах для кардочесальных машин», «Комлеву и приемную тележку», «Крестомотальную машину» и «Аппарат для пульверизации». В июне 1928 г. Комподиз прислал письмо с указанием на то, что описание изобретений выполнено очень поверхностно.

Н.Ф. Иванову было необходимо прислать чертежи и более подробное описание изобретений. Задержку в отправке чертежей и более подробного описания изобретений Николай Флегонтович объяснял служебными обстоятельствами. Чтобы не терять приоритета подачи заявок в Комитет, Н.Ф. Иванов просил продлить месячный срок редактирования и отправки экспертам. По состоянию на 14 декабря 1930 г. комиссией Комподиза в выдаче патента на заявочные материалы Николая Флегонтовича Иванова было отказано [14, л. 13–15 об.].

Порой пытливая мысль толкала людей на создание изобретений не только вследствие интереса и чувства долга к делу своей жизни, но и ввиду тяжелого материального положения. 19 октября 1928 г. гражданин г. Ульяновска Николай Алексеевич Шанин подал заявку в Комподиз на два изобретения – «Автолодку» и «Проект пароходного механизма». В качестве причины создания изобретений автор отмечал, что «ввиду моего бедного материального и безработного положения жизнь моя толкнула на изобретение» [23, л. 1–2]. Суть автолодки была в том, что она сочетала преимущества плавсредства и автомобиля. При длине лодки чуть более 7 м она вмещала 7 чел. – из них 6 пассажиров находились спереди и 1 шофер-моторист управлял лодкой сзади. Мощность мотора составляла 10 л. с. Максимальная скорость по суше – до 80 км/ч. При движении на воде использовался лопастный винт. В ходе осмотра изобретения членами комиссии по содействию изобретениям при Губернском совете народного хозяйства (ГСНХ) выявились недостатки. Конструкция лодки была сложна и высока в стоимости, разгоняться на высокой скорости при трех колесах было опасно, отсутствовали тормозные приспособления и т. д. По мере накопления замечаний и рекомендаций в ходе переписки

<sup>1</sup> **Крестомотальная машина** – устройство для перематки основных нитей с початков на бобины в текстильном производстве.

<sup>2</sup> **Нижеводитель (нитеводитель)** – один из основных рабочих органов вязальной машины любого типа.

<sup>3</sup> **Эксцентрик** (от лат. ex centro – «из центра») – диск (цилиндрическая поверхность) или сектор диска, насаженный на вращающийся вал так, что ось вращения диска параллельна, но не совпадает с осью вращения вала.

ски автора с экспертами Комподиза название изобретения в заявке менялось от «Автолодки» и «Автолодки “Шани”» до «Моторной лодки с приспособлением для передвижения по суше» [23, л. 1, 3–3 об., 9, 19–20 об., 39].

При описании изобретения «Проект парового механизма» автор не дал подробных сведений о работе механизма, который помогал пароходам с гребным винтом и колесами увеличить скорость хода до 40–50 верст<sup>4</sup> в час. Как объяснил автор, более подробно его изобретение было описано в чертежах, отосланных в Комподиз. Николай Алексеевич отмечал, что «за полезное нововведенное усовершенствование надеюсь, что правительство СССР отпустит за мои труды хорошее денежное вознаграждение, в чем в настоящее время нуждаюсь». При этом автор честно предупреждал, что в случае, если его изобретательские предложения не получают поддержки от советского правительства, он передаст изобретение для практической реализации иностранным представителям, например американским [23, л. 2].

Следует отметить, что в переписке с Комподизом автор неоднократно ссылался на острую потребность в получении материального вознаграждения за его труды. У Николая Алексеевича, исходя из написанного в Комподиз письма от 19 декабря 1928 г., не хватало денег даже на приобретение марок и изготовление фотокопий для отправки экспертной комиссии ответных писем [23, л. 5, 10, 13 об., 17].

В отзыве эксперта Б.Л. Еремецко на изобретение Н.А. Шанина «Моторная лодка с приспособлением для передвижения по суше» отмечается, что данный проект не имеет характерных особенностей для выдачи патента. Эксперт приводит ссылки на два германских патента 1923 и 1925 гг. и статью «Новый вид водного спорта» из журнала «Наука и техника» 1925 г. издания, где моторные лодки также могли двигаться с помощью колес по суше. В результате комиссия Комподиза патент на изобретение не выдала [23, л. 55–57 об.].

В ответ на отказ в январе 1930 г. автор подал жалобу с объяснением того, почему с конструкторской точки зрения его изобретение являлось надежным и востребованным средством передвижения по воде и суше. Журналы, по утверждению Н.А. Шанина, он не выписывал и не читал. Жалоба Николая Алексеевича заканчивается следующими словами: «Принимая во внимание мое положение, безработный биржи труда, и не получая никакого пособия, моя надежда – получить патент, о чем и ходатайствую в секцию Комитета» [23, л. 58–58 об.]. В ходе заседания комиссии по рассмотрению жалоб в октябре 1930 г. эксперт Комподиза А.И. Маслов рекомендовал оставить предыдущее решение комитета об изобретении без изменений [23, л. 69].

26 ноября 1928 г. житель г. Ульяновска Михаил Михайлович Кутьин отправил в Комподиз заявку на изобретение «Счетчики мерных лент». В ходе переписки автора с экспертами название было переименовано в «Счетчик числа вбитых в землю шпилек при топографических и других работах» [15, л. 1, 8, 42]. Автор отметил, что при оценке лесных угодий нередко появлялись просчеты при ручных подсчетах воткнутых в землю шпилек и мерных лент, а на их исправление требовалось много времени [15, л. 3–3 об.].

В отзыве эксперта Комподиза Н.Н. Георгиевского от 11 августа 1929 г. выдача патента автору была одобрена. С учетом наличия в чертежах М.М. Кутьина обозначений деталей разными буквами эксперты ожидали повторной отправки чертежей с единой формой буквенных обозначений деталей изобретения. 18 декабря 1929 г. автор послал в Комподиз письмо о том, что чертежи были отправлены, но патент так и не был получен. В письме от 21 марта 1930 г. Комподиз ответил автору, что заявка была опубликована в первом номере «Вестника комитета по делам изобретений» за 1930 г. Грамоту планировалось прислать после изготовления типографией патентных опи-

<sup>4</sup> Верста – старая русская мера длины, равная 1,06 км.

саний и чертежей, прилагавшихся к грамоте [5, с. 138–139; 15, л. 37–42 об., 44–45].

3 февраля 1929 г. в Комподиз была подана заявка на изобретение «Способ улучшения работы форсунки<sup>5</sup>» под авторством Семена Васильевича Андропова. Автор отмечал, что изобретение позволяло регулировать процесс подачи мазута и выпуска пара по форсунке через специальную перемычку. Также Семен Васильевич приложил рисунок перемычки, сделанный карандашом и ручкой после краткого описания своего труда. 13 февраля того же года Комподиз ответил на заявку изобретателя следующим образом: «При рассмотрении представленного материала обнаружилось, что по краткому описанию и небрежно составленному чертежу без догадок и предположений нельзя уяснить предлагаемую конструкцию». Далее комиссия запросила у автора более подробное описание изобретения и чертежи с обозначениями деталей [10, л. 2–3].

Через сутки после отзыва экспертов С.В. Андронов прислал новое описание «Приспособления к форсунке для быстрой продувки ее паром». В нем автор более подробно описал суть предыдущего изобретения с приложением чертежа. Описанное в заявке изобретение позволило бы машинистам экономить время на очистке форсунки, не подвергая себя опасности. Семен Васильевич отметил, что испытания конструкции на заводе № 3 имени В. Володарского г. Ульяновска прошли хорошо [11, л. 1, 4, 5]. Летом 1929 г. эксперт Комподиза М.Г. Евангулов решил в выдаче патента С.В. Андронову отказать. В отзыве эксперт отметил, что «приспособления для продувки форсунок и нефтепроводов паром, состоящие в соединении паропроводов и нефтепроводов системой трубок и клапанов, общеизвестны» [11, л. 11].

Но Семен Васильевич с таким положением дел мириться не стал. В конце мая 1930 г. он послал заявление в редакцию всесоюзной газеты «Правда». В нем автор пожаловался

на экспертов из-за отказа в патентовании. По уверению автора, судостроительная контора при Народном комиссариате путей сообщения (НКПС) хотела реализовать эту форсунку на практике. С.В. Андронов сделал вывод, что аппарат ЦБРИЗ ВСНХ СССР засорен чуждым элементом [11, л. 12–14]. Эксперты ЦБРИЗа написали в редакцию газеты ответ на жалобу изобретателя. Они отметили, что бюро не находится в ведении Комподиза, а значит, жалоба в их сферу ответственности не входит. Учитывая социальное положение изобретателя, ЦБРИЗ шло навстречу Семену Васильевичу и принимало заявочные материалы, имевшие расхождения с нормами оформления и неполные сведения об изобретении [11, л. 12–12 об.].

Помимо заявок гражданского профиля изобретатели создавали изобретения для военной промышленности. 15 марта 1929 г. в Комподиз была подана заявка на «Пулю для малозарядного трехлинейного винтовочного патрона для стрельбы в черте казарменного расположения войска» под авторством Василия Автономовича Дмитриева. Причины отказа в выдаче патента эксперт Комподиза Глобус указал следующие: «полуоболочные пули», а также применение оболочки из железа вместо «мельхиора» и использование железных гильз в патронном производстве общеизвестны. Следует сказать, что данный материал проходил под грифом «секретно», но на основании решения Технического штаба начальника вооружений Рабоче-крестьянской Красной армии (РККА) от 31 марта 1932 г. гриф секретности был снят и далее документы были переданы в Общий отдел Комподиза [13, л. 1, 9–9 об., 11–13, 15].

С учетом состояния экономики и положения населения Ульяновского края в 1920-е гг. в числе заявочных материалов также имеются изобретения жителей г. Ульяновска, связанные с нахождением изобретательских решений в сельском хозяйстве [6, с. 232–233; 12; 17–20].

---

<sup>5</sup> **Форсунка** – прибор для распыления жидкого или порошкообразного топлива в топках паровых котлов.

9 мая 1929 г. жители г. Ульяновска Иван Михайлович Седов и Семен Кузьмич Белкин подали в Комподиз заявку на изобретение «Свеклозерносушилка “Универсаль”». Летом 1930 г. эксперт Комподиза М.Л. Закута постановил в выдаче патента отказать. Он отмечал, что «свеклосушилки, состоящие из жаровой камеры с засыпным ковшом, вращающимися граблями-мешалками и эксгаустером<sup>6</sup> для высасывания влаги, уже известны» [12, л. 1, 6, 2–5, 21–21 об.].

В начале января 1931 г. С.К. Белкин подал жалобу, в которой отметил, что отправленные ранее чертежи сушилок из книг 1923 и 1925 гг. издания имеют отличия от изобретения С.К. Белкина и И.М. Седова, а ссылка на фотокопии вышеуказанных книг не является основанием для невыдачи патента. Итогом заседания совета по рассмотрению жалоб от 23 ноября 1932 г. и 6 ноября 1933 г. стали отзывы экспертов И. Гревцова и Д.С. Юделевича в виде оставления предыдущего решения экспертного сообщества об отказе в выдаче патента без изменений [12, л. 32–45].

В конце мая 1929 г. Александр Иванович Турушин подал в Комподиз заявку на усовершенствование сложной молотильной машины. Автор в ходе изобретения преследовал несколько задач: уменьшение силы тяги и увеличение выработки, сохранение кормовой соломы и зерна при полевых работах, а также сокращение рабочего персонала с 40 до 15 чел. 1 января 1930 г. эксперт Комподиза К.И. Васильев в отзыве на изобретение А.И. Турушина указывал, что данная молотилка существенно не отличается от общеизвестных молотилок завода «Красная звезда» и приставных к молотилкам соломоподъемников с наклонным ленточным транспортером. В выдаче патента было решено отказать [20, л. 1–3 об., 11].

В ответ Александр Иванович отправил в Комподиз жалобу. По его мнению, Комподиз в выдаче патента на молотилку отказал незаконно. Приведя ряд изобретательских решений, которые, по мнению автора, доказы-

вали актуальность его творения, он отмечал: «с моей стороны мне будет обидно, если вы мне откажете в патенте – пропадает мой труд и мое изобретательское строительство» [20, л. 15–16]. Эксперт Комподиза К. Дебу отметил, что изменения деталей и их размеров не выходят «из области рядового проектирования» и не являются признаками патентоспособности. Предыдущее решение комиссии о невыдаче патента на изобретение А.И. Турушина осталось без изменений [20, л. 20–21].

7 июня 1929 г. Комподиз получил заявку на усовершенствование изобретения «Зерносушилка» от Георгия Михайловича Седова. Заявка с одноименным названием была послана автором еще в феврале 1929 г. Однако комиссия Комподиза в выдаче патента отказала. В отзыве эксперта В.И. Колычева от 27 июня 1929 г. отмечалось, что «установка клапана на трубе Растригинской сушилки для подмешивания к дымовым газам свежего воздуха известна». На решение экспертной комиссии изобретатель жалобу не подал. Как и в июне 1929 г., 10 октября 1929 г. экспертное сообщество Комподиза приняло решение об отказе в выдаче патента на изобретение Георгия Михайловича. Эксперт В.И. Колычев рекомендовал в выдаче патента отказать из-за того, что данное изобретение являлось «точной копией» заявки автора от 1 февраля 1929 г. [17, л. 8–10; 18, л. 13–15].

7 июля 1929 г. в Комподиз была послана заявка на изобретение «Водяное полупочвенное колесо с внутренним наливом воды» от жителя г. Ульяновска Василия Евгеньевича Толкачева. Главная цель изобретения, по утверждению автора, заключалась в использовании воды для мельниц и заводов на 100 % мощности для выполнения государственного пятилетнего плана. Член комиссии Комподиза эксперт П.В. Сысоев отмечал, что форма лопаток предлагаемого наливного колеса существенно не отличается от описанной фигуры в книге по курсу гидравлики 1891 г. издания. В конце лета 1929 г. экспертное сообщество не

<sup>6</sup> **Эксгаустер** – устаревшее название вентилятора, работающего на всасывание.

усмотрело «в предлагаемой конструкции таких характерных особенностей, которые могли бы составить предмет патента». В выдаче патента В.Е. Толкачеву было отказано. Жалобу по итогу экспертного заключения комиссии автор изобретения не отправил [19, л. 1–6, 9, 11].

В заключение отметим, что, исходя из содержания взятых для анализа изобретений жителей г. Ульяновска за 1927–1929 гг., можно судить о том, что авторы имели связь с такими отраслями народнохозяйственной жизни города, как транспорт, а также кустарная, легкая, тяжелая, военная промышленность. По социальному состоянию изобретатели были кустарями, рабочими, инженерами, техниками и безработными. Большая часть изобретателей (более 80 % от общего числа) и их работы были связаны с профессиональным трудом. Ключевой причиной подачи заявки в Ком-

подиз являлось стремление изобретателей улучшить технику и условия труда на производстве с применением технического и бытового опыта на благо советского общества, но были ситуации, когда заявка подавалась из-за тяжелого материального положения заявителя. Основные причины отказа от признания изобретений таковыми заключались в их общеизвестности из-за публикаций статей с содержанием изобретений в печати, создании «кустарщины» и непонимании разницы между изобретательством и рационализаторством, в низкой технической грамотности и юридической малоопытности как изобретателей при подаче заявок, так и экспертов Комподиза при поиске аналогов и оценке степени надобности представляемых изобретений для народного хозяйства страны накануне проведения индустриализации.

## Список источников и литературы

1. *Солдатова О.Н.* Изобретатели и изобретательская деятельность в развитии научно-технического прогресса промышленности Советского государства (1917–1956 гг.) : моногр. Самара : Ас Гард, 2013. 570 с.
2. *Алексеев Г.М.* Движение рационализаторов и изобретателей в СССР. 1917–1977. М. : Мысль, 1977. 239 с.
3. *Горбунцов А.А.* Техническое творчество работников промышленности 1926–1936 гг.: по материалам Средне-Волжского края : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02. Пенза, 1998. 256 с.
4. *Забалухина Н.В., Пашкин А.Г.* Симбирский-Ульяновский край в новейшей истории России. 1917–1991 гг. Люди. События. Факты. Ульяновск : Корпорация технологий продвижения, 2012. 200 с.
5. О введении в действие постановления о патентах на изобретения : Постановление Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 12 сентября 1924 г. // Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1924 г. М., 1924. С. 129–140.
6. Всесоюзная перепись населения 1926 года: Средне-Волжский район. Отд. 2: Занятия / ЦСУ СССР, отд. переписи. М. : ЦСУ СССР, 1929. 623 с.
7. История индустриализации Среднего Поволжья, 1926–1941 гг. / под ред. К.Я. Наякшина. Куйбышев : Куйбыш. кн. изд-во, 1974. 539 с.
8. *Солдатова О.Н.* Всесоюзное общество «Техника – массам» и зарождение рабочего изобретательства в Самарском крае. 1927–1931 годы // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. Сер.: Исторические науки. 2019. № 3. С. 35–41.
9. Список населенных мест Ульяновской губернии / Ульян. губ. план. комис. Ульяновск : Изд. Ульян. Губплана, 1924. 89 с.
10. Российский государственный архив в г. Самаре (далее – РГА в г. Самаре). Ф. Р-1. Оп. 1-5. Д. 16804.
11. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 1-5. Д. 20493.
12. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 1-5. Д. 22264.
13. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 1-5. Д. 19033.
14. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 1-5. Д. 20028.
15. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 1-5. Д. 12263.
16. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 1-5. Д. 3609.

17. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 1-5. Д. 23997.
18. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 1-5. Д. 15445.
19. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 1-5. Д. 25982.
20. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 1-5. Д. 23487.
21. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 1-5. Д. 4481.
22. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 1-5. Д. 4480.
23. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 1-5. Д. 10247.

## Сведения об авторе

**Кузин Иван Михайлович**, документовед отдела изучения и публикации документов Российского государственного архива в г. Самаре.

E-mail: kuzin.99@list.ru

Дата поступления статьи: 17.03.2026

Одобрено: 19.05.2026

Дата публикации: 26.06.2026

## Для цитирования

**Кузин И.М.** Краткий обзор развития изобретательской деятельности в г. Ульяновске накануне индустриализации (по документам Российского государственного архива в г. Самаре) // Самарский архивист : научный альманах. 2026. № 2 (14). С. 34–44.

УДК 001.894

**Ю.С. ХЛЕБЦЕВИЧ: ЖИЗНЬ И СУДЬБА  
АВТОРА ИДЕИ ЛУНОХОДА**

**YU.S. KHLEBTSEVICH: THE LIFE  
AND FATE OF THE AUTHOR OF THE  
LUNOKHOD IDEA**

**Ю.В. Поздняков**

Российский государственный архив в г. Самаре  
(Самара, Россия)

**Yu.V. Pozdnyakov**

Russian State Archive in Samara  
(Samara, Russia)

**Аннотация.** Статья посвящена видному советскому ученому, кандидату технических наук, инженеру в области ракетной техники, изобретателю мин Юрию Сергеевичу Хлебцевичу, выдвинувшему идею создания радиоуправляемой «танкетки-лаборатории» для исследования Луны – «лунохода». Автором изложены как факты биографии изобретателя, так и обстоятельства рождения и практического использования космического аппарата, подчеркнута его значимость в истории освоения единственного естественного спутника Земли.

**Abstract.** The article is devoted to Yuri Sergeevich Khlebtsovich, a prominent Soviet scientist, Candidate of Technical Sciences, engineer in the field of rocket technology, and inventor of mines, who proposed the idea of creating a radio-controlled "tankette-laboratory" for exploring the Moon, the Lunokhod. The author presents both the inventor's biography and the circumstances surrounding the creation and practical use of the spacecraft, highlighting its significance in the history of exploring the Earth's only natural satellite.

**Ключевые слова:** Юрий Сергеевич Хлебцевич, Московский энергетический институт, Марк Ефремович Жаботинский, мины, НИИ-885, противоракета И-32, Московский авиационный институт, луноход.

**Keywords:** Yuri Sergeevich Khlebtsevich, Moscow Power Engineering Institute, Mark Efremovich Zhabotinsky, mines, Research Institute-885, I-32 anti-missile, Moscow Aviation Institute, lunar rover.

Фантастики от меня не ждите.

*Ю.С. Хлебцевич [1]*

**Б**олее полувека тому назад, 17 ноября 1970 г., на Луну опустилась советская межпланетная станция «Луна-17»<sup>1</sup>, привезшая «Луноход-1» – первый в мире планетоход. И вскоре он положил по поверхности спутника первую

<sup>1</sup> «Луна-17» (Станция Е-8 № 203) – советская автоматическая межпланетная станция для изучения Луны и космического пространства. Создана ОКБ-1 / НПО им. Лавочкина для доставки «Лунохода-1» на Луну.

в истории человечества «космическую колёю»<sup>2</sup>.

Идея создания подобного космического аппарата была осуществлена еще в середине 1950-х гг. и принадлежит советскому ученому, изобретателю, популяризатору научно-технических открытий в области ракетных и космических систем кандидату технических наук Юрию Сергеевичу Хлебцевичу (фото 1). Рассмотрим творческий путь изобретателя, разработавшего радиоуправляемую «танкетку-



Фото 1. Юрий Сергеевич Хлебцевич [56]

лабораторию», предназначенную для изучения лунной поверхности и поиска мест для посадки пилотируемого корабля.

Юрий Хлебцевич родился в 1916 г. в местечке Черемхово Иркутской губернии<sup>3</sup> в семье учителей, через пять лет переехал с родителями в Москву, где окончил школу-семилетку, ФЗУ<sup>4</sup>, рабфак<sup>5</sup> и поступил в Московский энергетический институт имени Молотова (МЭИ), окончив его перед Великой Отечественной войной. Во время учебы работал в лаборатории автоматики института слесарем-инструментальщиком [3, л. 70]. К этому времени относятся и его первые изобретения.

Литературы, отражающей жизнь и творческую деятельность Ю.С. Хлебцевича, немного, и в основном это изложение фактов, лишь косвенно затрагивающих деятельность изобретателя [4; 5, с. 15; 6–9 и др.]. Перу самого Хлебцевича как ученого, инженера и популяризатора космической темы принадлежит ряд статей и очерков, посвященных дальним космическим прогнозам [1], радиотелеуправлению космическими ракетами [10] и др. В статье «Как будет покорена Луна» [11] он впервые употребил термины «танкетка-лаборатория», «искусственный спутник Земли». Рассматривая в качестве аудитории в основном молодое поколение современников, он публиковался в таких журналах, как «Наука и жизнь», «Техника – молодежи», «Знание – сила», в газете «Комсомольская правда» и других изданиях [12–16 и др.]. Вероятно, при его участии

<sup>2</sup> «Луноход-1» (Аппарат 8ЕЛ № 203) – первый в мире планетоход, успешно работавший на поверхности другого небесного тела – Луны с 17 ноября 1970 г. по 14 сентября 1971 г. Принадлежит к серии советских дистанционно управляемых самоходных аппаратов «Луноход» для исследования Луны (проект Е-8); работал 11 лунных дней (10,5 земных месяцев), проехал 10 540 м. Прибытие Лунохода-1 состоялось после посадки Аполлона-11 – первого пилотируемого лунного корабля.

<sup>3</sup> Черемхово – город (с 1917 г.) в Иркутской области России, административный центр Черемховского района (в который не входит). Расположен на обеих сторонах Транссибирской магистрали. Один из крупных центров в Сибири по добыче угля. Основан в 1722 г. как село Черемхово при почтовой станции на Московском тракте.

<sup>4</sup> ФЗУ – школа фабрично-заводского ученичества, первая ступень профессионально-технической школы в СССР с 1918 по 1940 г. Школы ФЗУ функционировали при крупных предприятиях для подготовки квалифицированных рабочих.

<sup>5</sup> Рабфак – рабочий факультет, учреждение системы народного образования в СССР, созданное для подготовки рабочих и крестьян для поступления в высшие учебные заведения. Рабфаки функционировали с 1919 г. до начала 1940-х гг.

в 1956 г. был основан популярный научно-технический журнал ЦК ВЛКСМ «Юный техник», выходивший один раз в месяц, где были опубликованы статьи Хлебцевича о покорении Марса [17], о межконтинентальном телевидении [18] и перспективах развития радио- и телефонной связи [19] как средствах общения людей, сближения народов. Наиболее популярные статьи и рассказы Ю.С. Хлебцевича о космосе были изданы в 2011 [20] и 2017 [21] гг.

В Российском государственном архиве в г. Самаре (РГА в г. Самаре) находятся на постоянном хранении заявочные материалы на его изобретения с 1937 по 1961 г. По ним можно проследить творческий путь Ю.С. Хлебцевича, приведший его от ракет до радиоуправляемой «танкетки-лаборатории», которую можно было бы отправить для изучения свойств лунной поверхности и поиска подходящего места для посадки пилотируемого корабля.

Так, 25 ноября 1937 г. Ю.С. Хлебцевич, студент III курса МЭИ, впервые подал заявку на изобретение «Безыскровая щетка для электрических машин». Затем заголовок был им уточнен: «Безыскровая щетка регулируемой переменной проводимостью по тангенциальной ширине ее для коллекторных электрических машин» [22, л. 2, 8]. Однако Научно-исследовательский сектор по изобретательству (НИСИЗ) Наркомата машиностроения (НКМ) вынес постановление об отказе в выдаче авторского свидетельства [22, л. 53 об., 59]. Ровно через месяц студент Хлебцевич подал заявку на «Безыскровую индуктивную щетку» для мощных быстроходных и высоковольтных коллекторных электрических машин, которая, по заявлению автора, уничтожала искрение, повышала КПД машин, уменьшала их вес и габариты, позволяла легко производить регулировку машин при любом изменении режима работы в эксплуатационных условиях. После отзыва ВЭИ о том, что «предложение не име-

ет технической ценности», Экспертное бюро НИСИЗ НКМ от 20 февраля 1938 г. постановило в выдаче авторского свидетельства отказать [23, л. 2, 13, 16].

К 25 февраля 1938 г. талантливый студент разработал «Искрогаситель для коллекторных электрических машин», который позволял значительно уменьшить величину реактивного напряжения, возникающего в коммутируемых витках коллекторных электрических машин. Искрогаситель представлял собой неподвижно укрепленную относительно статора рамку с очень малым сопротивлением, которая располагалась в том месте, где происходила коммутация. Отзыв на изобретение Хлебцевича составил Л.И. Мандельштам<sup>6</sup>, отметив, что не видит в предложении предмета изобретения. Экспертное бюро НКМ постановило дело прекратить ввиду непредоставления заявителем возражений на заключение экспертизы по новизне [24, л. 2, 10 об., 11].

4 апреля 1940 г. студент Ю.С. Хлебцевич подал заявку на «Электрический регулятор экономичности тепловых установок», новизна которого заключалась в применении системы подачи модулированного потока воздуха в топку с помощью электророзжигателя, подающего напряжение, тождественное модуляциям воздуха. Однако и это изобретение постигла участь предыдущих. Лишь через 20 лет Ю.С. Хлебцевич начал бороться за объективную экспертизу своего изобретения: обращался в Совет ВОИР, ВНИИГПЭ, Госкомитет по делам изобретений и открытий [23, л. 3, 7, 31, 77]. После серьезных требований по оценке своего изобретения решением Экспертного совета Госкомитета была проведена дополнительная экспертиза, и Ю.С. Хлебцевичу было выдано авторское свидетельство № 170566 от 4 сентября 1964 г. [23, л. 31, 144–154, 165].

В тот же день, 4 апреля 1940 г., также им были поданы заявки на «Электрический регулятор следящей системы» и «Комплексное

<sup>6</sup> **Мандельштам Леонид Исаакович** (1879, Могилев – 1944, Москва) – русский и советский физик, один из основателей отечественной научной школы радиофизики, академик АН СССР (1929). Основные работы Л.И. Мандельштама относятся к области оптики, радиофизики, теории нелинейных колебаний, квантовой теории, истории и методологии физики.

регулирование частоты» (для тепло-, гидро- и дизель-электростанции). Первое изобретение было связано с контактной регулирующей системой измерительного элемента – командного органа, функционировавшего при помощи синхронно-следящей системы. В описании второго изобретения автор отмечал, что оно обеспечивает точное поддержание частоты на постоянном уровне, устраняя ее периодическое колебание при периодическом изменении нагрузки и увеличивая динамическую устойчивость системы. 25 июля 1940 г. эксперты НКЭП запросили дополнительные сведения, подтверждающие новизну изобретений [25, л. 6, 11, 11 об.; 26, л. 2, 10]. Однако ни по первой, ни по второй заявке автор дополнительных разъяснений не предоставил.

Спустя месяц Ю.С. Хлебцевич подал заявки на новые изобретения – «Устройство для питания газосветных ламп» и «Бесконтактное регулирующее устройство». Согласно описанию, первое могло быть использовано во всех случаях их обычного применения, как, например, для рекламных надписей, рисунков, световых знаков на улицах, оформления витрин и т. п. Комбинации различной яркости неоновых, аргоновых и аргоново-ртутных трубок в самых различных сочетаниях давали зрительное впечатление самых различных цветов и оттенков. Предметом второго являлось применение однофазного индукционно-го элемента в качестве датчика двухфазного асинхронного двигателя, управляемого через трансформаторы с подмагничиванием постоянным током, в качестве серводвигателя. На эти изобретения Хлебцевич получил авторские свидетельства № 60679 и № 73249 соответственно [27].

Тогда же, в мае 1940 г., Ю.С. Хлебцевич разработал «Трансформаторный магнитный

усилитель», который обеспечивал пропорциональную зависимость между постоянным током в обмотке управления и напряжением на выходе усилителя. Главный инженер Московского трансформаторного завода имени Куйбышева дал отрицательный отзыв на это изобретение, но посоветовал автору написать статью в технический журнал с изложением расчетных данных, поскольку «экспериментальные данные подобных устройств мало освещены в технической литературе» [28, л. 3–4, 10].

Накануне Великой Отечественной войны, в июне 1941 г., Ю.С. Хлебцевич создал «Устройство для управления реверсивным электроприводом», которое позволяло при использовании двигателей с большим сопротивлением в роторе получать скорость вращения электропривода, пропорциональную импульсу управления. Сектор изобретательства техотдела НКЭП принял решение о выдаче изобретателю авторского свидетельства на «Устройство для управления реверсивным электроприводом» и «Сервомоторное устройство» [29, л. 4–5, 10–12]. Так уже в молодости Юрий Сергеевич показал инженерную разносторонность и продуктивность в изобретательстве.

16 июля 1941 г. Хлебцевич был призван в Красную армию. В октябре 1941 г. служил в 4-й армии Волховского фронта. В декабре того же года участвовал в Тихвинской оборонительной операции. В 1942 г. служил в звании младшего техника-лейтенанта инженером по электронике и телемеханике, участвовал в боях по удержанию занимаемых рубежей на реке Волхов [30]. Тогда же на фронте он познакомился с другим изобретателем – старшим лейтенантом Марком Ефремовичем Жаботинским<sup>7</sup>, инженером-физиком. Военный

---

<sup>7</sup> **Жаботинский Марк Ефремович** (1917, Александровск, Екатеринославская губерния (ныне Запорожье) – 2002, Москва) – советский физик, доктор технических наук, лауреат Государственной премии СССР. С 17 июля 1941 г. по 10 июля 1944 г. на военной службе, инженер-капитан. Воевал на фронтах Великой Отечественной войны. В 1942–1945 гг. – заведующий лабораторией в оборонной промышленности, наряду с работой военного переводчика занимался вопросами военного оборонного изобретательства, был командиром радиовзвода, разведчиком и военным переводчиком, так как в совершенстве знал немецкий язык.

инженер III ранга майор А.П. Казанцев<sup>8</sup> летом 1942 г. привлек Ю.С. Хлебцевича к разработкам боеприпасов. В содружестве с М.Е. Жаботинским им были созданы ряд мин и приспособлений для инженерных войск [31].

В соавторстве с А.П. Казанцевым и М.Е. Жаботинским была создана «Контурная мина КМ-627», предназначенная для уничтожения танков противника путем создания особых «контурных минных полей» [32, л. 1].

В том же, 1942 г. А.П. Казанцев, Ю.С. Хлебцевич и С.А. Дудель разработали «Противотанковую прыгающую мину ТПМ-627», уничтожавшую экипаж и механизмы танка малым зарядом (360 г тола), пробивающим донную броню танка [33].

Два этих изобретения 24 ноября 1942 г. с коллективом изобретателей в составе А.П. Казанцева, С.А. Дуделя, Ю.С. Хлебцевича, М.Е. Жаботинского и К.К. Андреева выдвигались директором завода № 627 А.Г. Иосифьяном<sup>9</sup> на соискание Сталинской премии [33, л. 1, 14].

18 июня 1942 г. М.Е. Жаботинский и Ю.С. Хлебцевич подали заявки на «Дорожную мину с электродетонатором», получив впоследствии авторское свидетельство № 4954 НКВ [34], и «Самоблокирующий инерционный замыкатель», суть которого состояла во введении в инерционный замыкатель электронной блокировки. При замыкании контакта

замыкателя в цепь включался блокирующий электромагнит, и контакт во включенном состоянии держался до тех пор, пока мина не подрывалась или не срабатывало реле. Бюро изобретений НКО СССР решением от 6 апреля 1945 г. не нашло оснований к выдаче авторского свидетельства, поскольку конструктивная компоновка отдельных элементов замыкателя не выходила за пределы обычного инженерного проектирования [35, л. 1, 5].

Через месяц те же изобретатели создали замыкатель многократного действия для мины. В описании – «Электромеханический замыкатель Э-21». Электроразмыкатель Э-21 предназначался для использования с любой электроминой, сюрпризом, сигналом и т. п. В своем заключении эксперты Бюро изобретений НКО СССР отметили, что уже известны контактные приспособления такого типа, в деталях же предлагаемой конструкции не усматриваются элементы, создающие новый существенный технический эффект [36, л. 1–2, 6].

В сентябре 1942 г. М.Е. Жаботинский и Ю.С. Хлебцевич разработали противотанковую прыгающую мину с использованием винтовочной противотанковой гранаты «Сердюка»<sup>10</sup>, точнее, ее инерционного взрывателя. Бюро по делам изобретений НКО СССР постановлением от 4 апреля 1943 г. решило отказать в выдаче авторского свидетельства, так как посчитало данное предложение повторени-

<sup>8</sup> **Казанцев Александр Петрович** (1906, Акмолинск, Акмолинская область – 2002, Переделкино) – советский ученый-инженер, изобретатель, российский писатель-фантаст, один из основоположников советской научной фантастики. Лауреат Международной премии по фантастике (Познань, 1976), премии СП РСФСР «Аэлита» (1981) и премии журнала «Молодая гвардия» (1983) за лучшее произведение года. Олимпийский чемпион по шахматным этюдам (1964), председатель Центральной комиссии по шахматной композиции СССР, вице-президент Постоянной комиссии по шахматной композиции ФИДЕ.

<sup>9</sup> **Иосифьян Андроник Гевондович** (1905, Цмакаох, Кавказское наместничество – 1993, Москва) – советский ученый в области электротехники, основатель советской школы электромеханики, один из основоположников советского ракетостроения и космонавтики. Академик АН Армянской ССР (1950). Доктор технических наук (1960), профессор (1941), заслуженный деятель науки и техники РСФСР (1965). Основатель и директор Всесоюзного НИИ электромеханики, главный конструктор ИСЗ «Метеор». «Главный электрик всех ракет», по определению С.П. Королева.

<sup>10</sup> **Винтовочная противотанковая граната «Сердюка» образца 1941 г.** (ВПГС-41) – советская ручная граната времен Великой Отечественной войны. Производилась в 1941–1942 гг. в качестве противотанкового оружия, но из-за невысоких качеств и небезопасности конструкции широкого применения не получила и была заменена на ручные противотанковые гранаты.

ем заявки на «прыгающую мину», с той лишь разницей, что в качестве мины предлагалось использовать винтовочную противотанковую гранату «Сердюка», что влекло лишь изменение конструкции вышибного устройства [37, л. 1, 6]. Вместе с тем заявка тех же авторов на «Устройство для взрывания мины под корпусом танка», разработанное в том же месяце, завершилась выдачей авторского свидетельства № 6808 НКВ [38].

Вскоре за создание огнемётной [39] и прыгающей бомбы [40] для подрыва вражеских танков М.Е. Жаботинский был отозван в Москву для работы в оборонной промышленности, и «Способ минирования путей прохождения танков» Ю.С. Хлебцевич в апреле 1943 г. разрабатывал уже без него, получив по соответствующей заявке авторское свидетельство № 4751 НКО [41].

В том же году Юрий Сергеевич также был направлен в столицу, в специальный научно-исследовательский институт (секретное конструкторское бюро) для завершения изобретения – доработки изобретенных им взрывателей для мин. К тому же он сразу подключился и к разработке противоракетных систем.

19 декабря 1944 г. Хлебцевич получил авторское свидетельство № 6441 НКВ на «Создание радиолокационной установки» [42].

За вклад в оборонный комплекс СССР 8 августа 1944 г. Юрий Сергеевич был награжден орденом Красной Звезды, а 9 мая 1945 г. – медалью «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» [43].

К этому времени он уже имел звание инженера-капитана 5-го отдела управления связи и радионавигации авиации дальнего действия (АДД).

В секретном конструкторском бюро Юрий Сергеевич проработал десять лет, защитив там кандидатскую диссертацию. В 1947 г. в должности инженера отдела НИИ-885<sup>11</sup> он трудился над разработкой системы управления антиракетой И-32 [5]. В 1950 г. Хлебцевич уже был начальником лаборатории НИИ-885. В качестве одного из элементов И-32 им было разработано «устройство для создания коррекционных и следящих моментов по двум осям гироскопа» [44, л. 2, 3–5]. За время работы в НИИ он сделал 14 заявок на изобретения, получив 11 авторских свидетельств [20, л. 33–34]. В рамках исследований Юрий Хлебцевич общался с Александром Львовичем Минцем<sup>12</sup>, который разрабатывал систему противоракетной обороны «Барьер»<sup>13</sup>. В первую очередь А.Л. Минца интересовал вопрос перехвата межконтинентальных баллистических ракет. По его мнению, на завершающем этапе полета боеголовки противника ее можно было бы сравнительно легко поразить обычной зенитной управляемой ракетой. Лучи радиолокационных станций должны были создавать три «забора» на пути баллистических ракет – эту идею «забора» первым подал вскоре после окончания Великой Отечественной войны (еще до появления у США баллистических ракет) конструктор противоракет Ю.С. Хлебцевич. Сам А.Л. Минц характеризовал Ю.С. Хлебце-

<sup>11</sup> 13 мая 1946 г. постановлением Совета Министров СССР № 1017/419 были образованы предприятия для создания ракетно-космической отрасли. В их числе был НИИ-885 МПСС СССР, созданный на базе завода по выпуску аппаратуры связи вблизи нынешней станции метро «Авиамоторная». Его основной задачей стала разработка систем управления для баллистических ракет. В феврале 1947 г. на должность главного конструктора и начальника отдела автономных систем управления ракет был назначен Николай Алексеевич Пилюгин.

<sup>12</sup> **Минц Александр Львович** (1894 [1895], Ростов-на-Дону – 1974, Москва) – советский радиофизик, инженер и организатор науки. Разработчик систем связи и радиолокации, один из создателей РЛС дальнего обнаружения и советского синхрофазотрона в Дубне. Доктор технических наук (1934). Инженер-полковник (с 17 октября 1944 г.).

<sup>13</sup> **Зональная система противоракетной обороны «Барьер»** – проект системы противоракетной обороны Москвы, разрабатывавшийся в 1954–1956 гг. коллективом под руководством А.Л. Минца в Радиотехнической лаборатории АН СССР.

вича как «злостного изобретателя» и считал многие его предложения фантастическими, тем не менее его отчетами заинтересовались сотрудники А.Л. Минца, развил и доработал его идею [45].

7 апреля 1953 г., окончив службу инженером-майором, Ю.С. Хлебцевич перешел на работу в Московский авиационный институт, где работал над техническими проектами, продолжая изобретать.

Так, 19 апреля 1960 г. Ю.С. Хлебцевич (в соавторстве) подал заявку на «Автоматический регулятор плотности вязания на трикотажной машине» [46], менее чем через год – на «Ратэкс», радиоуправляемый экспресс<sup>14</sup> [47].

В 1955–1960-х гг. Юрий Сергеевич был председателем научно-технического комитета по радиотелеуправлению секции астронавтики при Центральном аэроклубе СССР имени В.П. Чкалова. В его статьях, опубликованных в открытой печати, излагалась концепция освоения Луны с помощью телеуправляемых танкеток. В очерке «Путь на Луну открыт: репортаж из будущего» появилось первое упоминание о луноходе (фото 2). В частности, автор предполагал, что изображение лунного пейзажа с висящей в небе Землей передаст телепередающая камера автоматической танкетки-лаборатории. Причем ее передвижением и работой будут управлять по радио<sup>15</sup> [13]. Ю.С. Хлебцевич даже построил действующую модель такой танкетки, снял любительский фильм о ней и выступал с соответствующими научно-популярными лекциями<sup>16</sup>.

Одновременно Ю.С. Хлебцевич интересовался космическими программами американ-

цев [48]. В свою очередь, американские ученые также внимательно следили за развитием астронавтики в СССР. В частности, несколько американских изданий откликнулось на опубликованный в Союзе проект полетов на Луну, разработанный советским ученым Ю.С. Хлебцевичем [48, с. 57–64].

В своих статьях, публикуемых в популярных советских журналах, Юрий Сергеевич призывал начать исследование Солнечной системы с помощью «телеуправляемых танкеток» [10; 2]. По мысли Ю.С. Хлебцевича, освоение Луны при помощи управляемых по радио ракет и танкеток-лабораторий откроет новые возможности. Имя Ю.С. Хлебцевича как автора проекта управляемой по радио

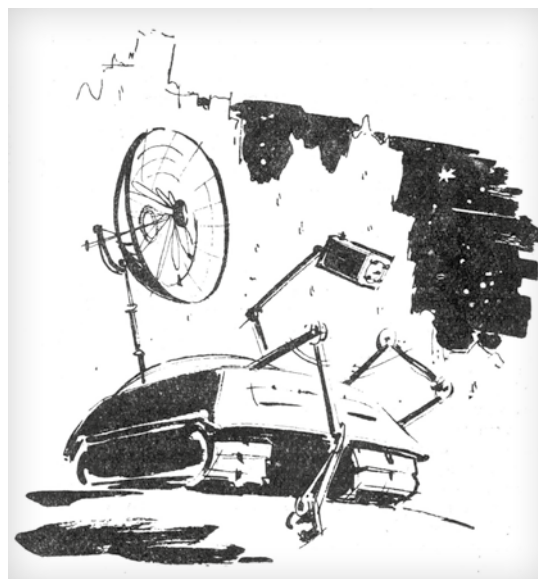


Фото 2. Луноход Ю.С. Хлебцевича [11, с. 60]

<sup>14</sup> Информации о дальнейшей судьбе этих изобретений найти не удалось.

<sup>15</sup> Автор достаточно подробно описал детали работы танкетки с передающей телевизионной камерой и специальными измерительными приборами на борту, позволяющими ученым на Земле получать все необходимые данные о происходящем на Луне: о свойствах лунной атмосферы, особенностях ее поверхности и многом другом. Позднее идея Ю.С. Хлебцевича была положена в основу программы создания луноходов, но уже без него [13].

<sup>16</sup> Сотрудники спецслужб как могли осаживали таких энтузиастов, как Юрий Сергеевич Хлебцевич, получивший известность благодаря концепции телеуправляемой танкетки, предназначенной для изучения небесных тел. Цензоры бдительно следили за тем, чтобы в популярные статьи и книги этого автора не попали подлинные сведения о советской ракетно-космической программе. На публичные лекции вскоре был наложен запрет в связи со спецификой работы инженера [5].

танкетки-лаборатории прочно вошло в лексикон лекторов, выступавших тогда на модную тему «Есть ли жизнь на других планетах?». Однако бурное обсуждение этой темы в прессе вскоре прекратили распоряжением сверху во избежание случайных утечек информации. Тогда Хлебцевич написал письмо в Академию наук СССР о том, что Луну можно быстрее и легче освоить другим способом. Он ссылался на работу русского ученого Юрия Кондратюка<sup>17</sup> «Завоевание межпланетных пространств» [49].

Член-корреспондент и будущий академик АН СССР В.П. Глушко<sup>18</sup> ответил на письмо Ю.С. Хлебцевича категорическим отказом в инициировании разработки заявленной темы. Но Юрий Сергеевич, крупный специалист в области электроники, автор многочисленных изобретений, основательно знавший космонавтику, астрономию, ракетное дело, не смутившись отказом, выступил с новым предложением – послать на Луну небольшую «танкетку-лабораторию» с научным оборудованием (которую впоследствии назвали луноходом), что было вполне реально с учетом наличия ракет необходимой мощности. При

этом Хлебцевич разработал не только проект танкетки – он предложил ракету-дозаправщика, управляемую по радио с Земли<sup>19</sup>. Тем самым, говорил Юрий Сергеевич, СССР утвердит свой путь изучения Луны, пока без участия людей, и это будет новым открытием для науки! Ю.С. Хлебцевича вызвали «куда следует» и предупредили, что за выступления относительно перспектив исследования космоса его ждут серьезные неприятности. Изобретатель внял предупреждениям и полностью отдался официальной работе<sup>20</sup>.

В 1960 г. Ю.С. Хлебцевич в Московском авиационном институте уже не работал [52, л. 2]. Он не знал, что еще в январе 1958 г. М.В. Келдыш предложил С.П. Королеву разработать несколько научно-технических проектов для исследования Луны с помощью космических аппаратов. Вскоре появился документ «О запусках космических объектов в направлении Луны» – так называемая Программа «Е-6»<sup>21</sup>. В 1962 г. группа Г.Ю. Максимова начала заниматься научно-исследовательскими и опытно-конструкторскими разработками лунной программы, направленной на осуществление мягкой посадки автоматической межпла-

---

<sup>17</sup> **Кондратюк Юрий Васильевич** (настоящее имя – Александр Игнатьевич Шаргей; 1897, Полтава, Полтавская губерния – 1942, Орловская область) – советский инженер, один из основоположников космонавтики. В начале XX в. рассчитал оптимальную траекторию полета к Луне. Эти расчеты были повторно «переоткрыты» НАСА в лунной программе «Аполлон». Предложенная в 1916 г. Шаргеем траектория была впоследствии названа «трассой Кондратюка».

<sup>18</sup> **Глушко Валентин Петрович** (1908, Одесса – 1989, Москва) – советский инженер и ученый в области ракетно-космической техники. Один из пионеров ракетно-космической техники, основоположник советского жидкостного ракетного двигателестроения. Главный конструктор космических систем (с 1974), генеральный конструктор многоцелевого ракетно-космического комплекса «Энергия-Буран», академик АН СССР (1958; член-корреспондент с 1953).

<sup>19</sup> Эта идея позже нашла воплощение в грузовых космических аппаратах «Прогресс», доставляющих топливо и грузы на станцию.

<sup>20</sup> Идея Ю.С. Хлебцевича еще несколько раз всплывала в прессе. Кое-кто из лекторов исподтишка продолжал рассказывать о танкетке Хлебцевича. В 1959 г., видимо, с началом работ по освоению Луны, последовал более строгий запрет на эту тему [50]. Однако интерес к луноходам проявился в научно-фантастических сочинениях Александра Казанцева. В 1960 г., еще до успешной миссии «Лунохода-1», писатель предвосхитил его появление в фантастической повести «Лунная дорога», подробно описав основные элементы конструкции [51].

<sup>21</sup> **Программа «Е-6»** – работы по мягкой посадке автоматической межпланетной станции на Луну, проводимые ОКБ-1, затем КБ Машиностроительного завода имени С.А. Лавочкина (СССР). Программа завершилась успешными прилунениями советских АМС «Луна-9» (31 января 1966 г.), «Луна-13» (21 декабря 1966 г.).

нетной станции на Луну [53]. На первом этапе лунная программа включала ряд других проектов. Среди них был и проект «Е-8» – доставка на Луну подвижного исследовательского аппарата, управляемого с Земли [7]. Изначально луноходу было предназначено стать лунным «трактором». Но, чтобы сделать такую машину, были необходимы специалисты в других областях знания.

В марте 1965 г. С.П. Королев отказался от создания в своем ОКБ-1 лунохода и принял окончательное решение передать эти работы Машиностроительному заводу имени С.А. Лавочкина (ныне НПО имени Лавочкина). Заводское КБ возглавил Георгий Николаевич Бабакин<sup>22</sup>. Помимо использования обычных методов проектирования и создания космической техники Г.Н. Бабакин организовал специальную лабораторию при КБ, которая занималась вопросами управления и логики этого аппарата. В рамках первой советской пилотируемой лунной экспедиции луноход не только должен был детально обследовать предпола-

гаемый район посадки, но и играть роль радиомаяка [54].

Юрий Сергеевич Хлебцевич умер в 1966 г. А 10 ноября 1970 г. ракета-носитель «Протон-К» успешно вывела на орбиту станцию, получившую наименование «Луна-17». Через земную неделю «Луна-17» благополучно совершила посадку в Море Дождей. После анализа окружающей обстановки самоходный аппарат массой 756 кг, получивший название «Луноход-1», съехал со ступени станции на лунный грунт и начал свое путешествие по Луне [8, с. 4] (фото 3).

В 2019 г. историк советской космонавтики Антон Первушин<sup>23</sup> в одной из своих статей заявил, что первый технически обоснованный проект планетохода предложил кандидат технических наук Юрий Хлебцевич [55], воскресив тем самым незаслуженно забытое имя талантливого изобретателя и патриота, чьи разработки стали важным вкладом в развитие программ по освоению человеком космического пространства.

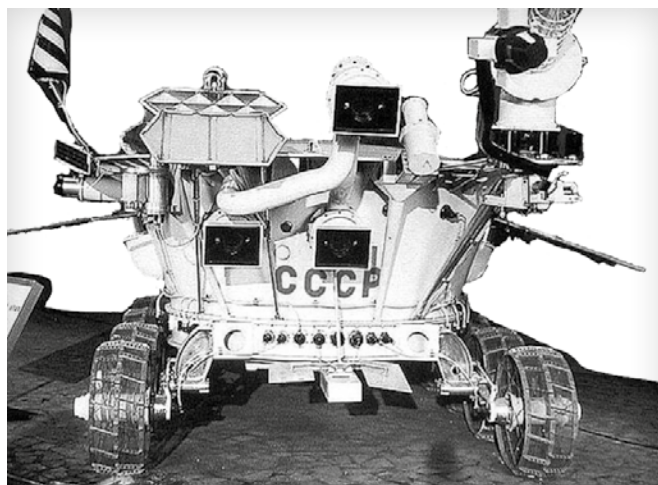


Фото 3. Луноход-1. 1970 г. [57, с. 20]

<sup>22</sup> **Бабакин Георгий Николаевич** (1914, Москва – 1971, Москва) – советский инженер-конструктор, работавший в космической программе СССР. Главный конструктор Конструкторского бюро имени Лавочкина (1965–1971). Член-корреспондент Академии наук СССР (с 1970). Доктор технических наук (1968). Герой Социалистического Труда (1970). Лауреат Ленинской премии (1966).

<sup>23</sup> **Первушин Антон Иванович** (род. 27 мая 1970, Иваново) – российский писатель и журналист, историк космонавтики, автор ряда научно-фантастических и научно-популярных книг. Магистр технических наук. Лауреат АБС-премии (2023).

## Информация к размышлению

**4 декабря 2013 г.** – доставка на Луну аппаратом «Чанъэ-3» 140-килограммового лунохода Китайской Народной Республики «Юйту» («Нефритовый заяц»).

**11 декабря 2022 г.** – запуск японского лунного посадочного модуля “Nakuto-R” частной компании “Ispace” с первым арабским луноходом «Рашид», созданным Объединенными Арабскими Эмиратами, и японским двухколесным лунным роботом.

**23 августа 2023 г.** – посадка спускаемого модуля индийской миссии «Чандраян-3» с луноходом «Прагьян» в южном полярном регионе Луны.

**19 января 2024 г.** – прилунение посадочного аппарата, оснащенного двумя луноходами, японской станции SLIM.

## Список источников и литературы

1. *Хлебцевич Ю.С.* Дальние космические прогнозы // Комсомольская правда. 1957. 26 июня (№ 149). С. 3.
2. *Хлебцевич Ю.С.* Дорога в космос // Наука и жизнь. 1955. № 11. С. 33–37.
3. Российский государственный архив в г. Самаре (далее – РГА в г. Самаре). Ф. Р-1. Оп. 28-5. Д. 1167.
4. *Веретенников В.В.* Как «Луноход-1» стал советским ответом Америке // Взгляд. 2020. 17 нояб. С. 4–5.
5. *Первушин А.И.* Последний космический шанс. М. : Эксмо, 2015. 464 с.
6. 25 лет Луноходу-1 // Новости космонавтики. 1995. № 23. С. 48–53.
7. *Меринов К.В.* Как СССР создавал первый в мире планетоход-разведчик // Взгляд. 2018. 17 нояб. С. 7–9.
8. *Новиков С., Каркавцев В.* Лунный трактор // Комсомольская правда. 1995. 17 нояб. (№ 211). С. 3–4.
9. *Хозиков В.* «Луноход-1: Горелово – Тюра-Там – Луна. До востребования». URL: <https://rumlin.wordpress.com/2013/03/22/lunohod-1-gorelovo-tyura-tam-luna-do-vostrebovaniya/> (дата обращения: 29.10.2025).
10. По материалам «Воскресных чтений» Политехнического музея из цикла «Современные проблемы astronautики» / канд. техн. наук Ю.С. Хлебцевич. М. : Знание, 1955. 32 с.
11. *Хлебцевич Ю.* Как будет покорена Луна // Юность. 1957. № 8. С. 57–64.
12. *Хлебцевич Ю.С.* Экипаж межпланетного корабля... остается на Земле // Знание – сила. 1957. № 2. С. 27–28.
13. *Хлебцевич Ю.С.* Путь на Луну открыт: репортаж из будущего // Техника – молодежи. 1956. № 5. С. 32–35.
14. *Хлебцевич Ю.С.* Седьмой континент // Знание – сила. 1958. № 12. С. 7.
15. *Хлебцевич Ю.С.* Полет на Венеру // Наука и жизнь. 1957. № 8. С. 53–56.
16. *Хлебцевич Ю.С.* ...Поезд идет без остановок // Знание – сила. 1963. № 5. С. 47–49.
17. *Хлебцевич Ю.С.* Земля – Марс // Юный техник. 1956. № 1. С. 34–38.
18. *Хлебцевич Ю.С.* Межконтинентальное телевидение // Юный техник. 1956. № 3. С. 4–8.
19. *Хлебцевич Ю.С.* Связь – средство сотрудничества народов // Юный техник. 1957. № 7. С. 5–9.
20. *Хлебцевич Ю., Антуршин А.* Дорога в космос. Заатмосферстрой: сб. сов. фантастики. Екатеринбург : Тардис, 2011. 136 с.
21. Дети Земли : антол. сов. фантастики. Челябинск : Аркаим : АзГард, 2017. 844 с.
22. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 21-5. Д. 1931.
23. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 21-5. Д. 1690.
24. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 20-5. Д. 1815.
25. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 28-5. Д. 1168.
26. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 28-5. Д. 1169.
27. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 33-5. Д. 2773.
28. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 29-5. Д. 2885.
29. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 36-5. Д. 466.
30. 4-я армия (2-го формирования). URL: [https://ru.ruwiki.ru/wiki/4-я\\_армия](https://ru.ruwiki.ru/wiki/4-я_армия) (дата обращения: 26.12.2025).

31. *Солдатова О.Н.* Инженер-изобретатель и писатель-фантаст А.П. Казанцев // Восьмые Ознобишинские чтения : сб. материалов Междунар. науч.-практ. конф. (4–5 июля 2010 г.) / под ред. О.М. Буранка, В.Н. Шкунова. Инза ; Самара : ПГСГА, 2010. Т. I. С. 197–203.
32. РГА в г. Самаре. Ф. Р-480. Оп. 4-1. Д. 5.
33. РГА в г. Самаре. Ф. Р-480. Оп. 4-1. Д. 6.
34. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 49-5. Д. 2822.
35. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 51-5. Д. 265.
36. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 50-5. Д. 169.
37. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 50-5. Д. 202.
38. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 50-5. Д. 203.
39. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 40-5. Д. 862.
40. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 40-5. Д. 863.
41. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 51-5. Д. 683.
42. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 51-5. Д. 1089.
43. Юрий Сергеевич Хлебцевич. URL: [https://pamyat-naroda.ru/heroes/podvig-chelovek\\_nagrazhdenie22076445/](https://pamyat-naroda.ru/heroes/podvig-chelovek_nagrazhdenie22076445/) (дата обращения: 07.10.2025).
44. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 108-5. Д. 1827.
45. *Мейлицев В.* Советская противоракетная оборона. URL: [https://ruskline.ru/monitoring\\_smi/2005/12/05/sovetskaya\\_protivoraketnaya\\_oborona](https://ruskline.ru/monitoring_smi/2005/12/05/sovetskaya_protivoraketnaya_oborona) (дата обращения: 10.11.2025).
46. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 77-5. Д. 674.
47. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 195-5. Д. 529.
48. Искусственный спутник Земли (материалы семинара по американскому проекту «Авангард») / пер. с англ. ; под ред. Ю.С. Хлебцевича. [М.] : Сов. радио, 1957. 76 с.
49. *Кондратьев Ю.В.* Завоевание межпланетных пространств / под ред. проф. В.П. Ветчинкина. Новосибирск, 1929. 72 с.
50. *Бронштэн В.Л.* Кто изобрел луноход? // Природа. 1992. № 3. С. 125–128.
51. *Казанцев А.П.* Лунная дорога // Нева. 1960. № 5. С. 3–96.
52. РГА в г. Самаре. Ф. Р-1. Оп. 177-5. Д. 1641.
53. *Поздняков Ю.В.* Г.Ю. Максимов – засекреченный космический конструктор с засекреченной биографией // Самарский архивист : науч. альм. 2025. № 4 (12). С. 41–51.
54. 25 лет Луноходу-1 // Новости космонавтики. 1995. № 24. С. 50–55.
55. *Первушин А.* Восьмерки на Луне // Альтернативная история. URL: <https://alternathistory.ru/anton-pervushin-vostmorki-na-lune/> (дата обращения: 30.09.2025).
56. Хлебцевич Юрий Сергеевич // Рувики : интернет-энцикл. URL: [https://ru.ruwiki.ru/wiki/Хлебцевич,\\_Юрий\\_Сергеевич?usclid=mnprkksz6a826196680](https://ru.ruwiki.ru/wiki/Хлебцевич,_Юрий_Сергеевич?usclid=mnprkksz6a826196680) (дата обращения: 10.11.2025).
57. *Марченко М.* Автоматическая самоходная станция на Луне и доставка лунного грунта // Техника – молодежи. 1979. № 5. С. 20–21.

## Сведения об авторе

**Поздняков Юрий Валентинович**, специалист 1-й категории отдела обеспечения сохранности и государственного учета документов Российского государственного архива в г. Самаре.

E-mail: [yura.pozdnyakov.2027@mail.ru](mailto:yura.pozdnyakov.2027@mail.ru)

Дата поступления статьи: 13.02.2026

Одобрено: 19.05.2026

Дата публикации: 26.06.2026

## Для цитирования

**Поздняков Ю.В.** Ю.С. Хлебцевич: жизнь и судьба автора идеи лунохода // Самарский архивист : научный альманах. 2026. № 2 (14). С. 45–55.

# Самарское краеведение

## Samara Local History

УДК 908

### НЕУКРОТИМЫЙ: СТРАНИЦЫ ЖИЗНИ САМАРЦА ВАЛЕРИЯ КАРЛОВА

### INDOMITABLE: PAGES FROM THE LIFE OF VALERY KARLOV, A SAMARA RESIDENT

А.Н. Завальный

Самарская областная универсальная научная библиотека  
(Самара, Россия)

A.N. Zavalny

Samara Regional Universal Scientific Library  
(Samara, Russia)

**Аннотация.** Статья отражает жизнь и деятельность Валерия Александровича Карлова. Рабочий Куйбышевского (Самарского) авиационного завода, он стал яркой политической фигурой времен перестройки, одним из организаторов «антимуравьевских» митингов, которые привели к отставке первого секретаря областного комитета КПСС. Статья основана на неопубликованных мемуарах самого В.А. Карлова, воспоминаниях современников и публикациях в печати.

**Abstract.** The article reflects the life and work of Valery Aleksandrovich Karlov. A worker at the Kuibyshev (Samara) Aviation Plant, he became a prominent political figure during the perestroika era, one of the organizers of the “anti-Muravyov” rallies that led to the resignation of the first secretary of the regional committee of the Communist Party of the Soviet Union. The article is based on the unpublished memoirs of V.A. Karlov himself, the recollections of his contemporaries, and published materials.

**Ключевые слова:** Куйбышев, Самара, перестройка, Куйбышевский авиационный завод, В.А. Карлов, митинги, Е.Ф. Муравьев.

**Keywords:** Kuibyshev, Samara, perestroika, Kuibyshev Aviation Plant, V.A. Karlov, rallies, E.F. Muravyov.

Ушедшие в историю годы перестройки оставили в памяти самарцев ряд ярких имен, без которых невозможно понять и представить политическую палитру того времени. Особое место среди них занимает Валерий Александрович Карлов. Ярост-

ный борец с социальной несправедливостью, целеустремленный и бескомпромиссный, талантливый организатор, обожаемый одними и ненавидимый другими, он являл собой образ подлинно народного вожака, ищущего правды и готового ради нее жертвовать всем.

Эта статья подготовлена на основе неопубликованных (и неоконченных) воспоминаний самого Карлова «Записки самарского правозащитника», свидетельств современников, публикаций в печати и данных, любезно предоставленных вдовой Валерия Александровича – Людмилой Викторовной Карловой.

В.А. Карлов родился 5 августа 1942 г. в семье инженеров-строителей в городе Энгельсе Саратовской области, который когда-то назывался Покровском и входил в состав Самарской губернии. Через некоторое время семья переехала в Куйбышев. Валерий с детства пристрастился к чтению, благо дома имелась хорошая библиотека. Читал подросток запоем, отдавая предпочтение приключенческой литературе и детективам. Был постоянным читателем детской, а потом и «взрослой» библиотек Кировского района.

Учился Валерий в 88-й школе на улице Физкультурной. Кроме учебы занимался легкой атлетикой и боксом. В девятом классе вместо последних уроков нередко организовывал «культпоходы» в кино. С двумя друзьями за две недели прошел пешком по маршруту



Валерий Александрович Карлов.  
Конец 1980-х – начало 1990-х гг.  
Личный архив Л.В. Карловой

Жигулевской кругосветки. А в 1958 г. будущий народный трибун организовал свою первую забастовку. Директор школы несправедливо исключил одного ученика. Школьники направили делегатов для переговоров. Это не помогло, и ребята позвали на помощь другие классы, к ним присоединились учившиеся во вторую смену. Собралось несколько сотен человек. Директор, увидев, что весь первый этаж забит протестующими, сбежал. Характерно, что уже тогда Карлов призвал к дисциплине и сдержал желающих что-то разбить или сломать. А потом класс Карлова направился к зданию Советского райисполкома. Опять послали делегатов, минут через двадцать они вернулись с радостным криком: «Восстановили!» Понятно, что пятерку за поведение в ту четверть Карлов не получил.

После окончания школы Валерий устроился на авиационный завод № 18 имени Ворошилова (ныне ОАО «Авиакор – авиационный завод»). В цехе № 60 он и проработал слесарем-сборщиком более 40 лет. Карлов вступил в комсомол, записался в народную дружину и создал при ней оперативный отряд. С комсомольским задором ребята стали наводить порядок на родном заводе. После того, как они разоблачили махинации начальника одного из цехов, их затаскали в райком комсомола, партком, прокуратуру. И, чтобы давать отпор давлению сверху, оперотрядовцы по-серьезному засели за юридическую литературу.

Среди самых неблагополучных мест в городе была танцплощадка около Дворца культуры «Родина». Пьяные драки следовали одна за другой, доходило до поножовщины. Карлов обязал членов отряда посещать заводскую секцию самбо. Первая схватка с хулиганами произошла в июне 1962 г. Победу одержали комсомольцы, и это существенно повлияло на улучшение криминогенной обстановки в Кировском районе.

Вскоре Валерия призвали в армию. Демобилизовавшись, он в 1966 г. вернулся в родной цех. Здесь его избрали комсоргом. Вместе с друзьями Карлов создал хорошую художественную самодеятельность, организовывал конкурсы производственного мастерства. Однажды, когда Валерий шел с приятелем, на

них напали несколько хулиганов. В результате пятеро нападавших оказались на больничных койках, а Карлова комсомольцы уговорили восстановить оперативный отряд. Карловцы выявляли наркоторговцев, радиохулиганов, пресекали драки. Только за один 1967 г. они изъяли большое количество ножей, несколько пистолетов и 86 кастетов. На заводе рабочие рассказывали Карлову о творившихся безобразиях, и он был в курсе всего, что происходило в цехах. Ему с оперотрядовцами удалось прекратить нелегальное производство финских ножей, чеканку поддельных рублей на рабочем станке, изъять три килограмма анаши, разоблачить мошенничество ряда комсorghов при взимании членских взносов. Смогли даже поймать за руку приближенного к директору начальника одного из отделов. И тут впервые в жизни Карлов столкнулся со взяткой. Две интеллигентного вида дамы, чтобы замять дело, предложили ему четыре с половиной тысячи рублей (новенькая «Волга» стоила тогда всего на тысячу дороже). Дам арестовали, а взяткодатель получил длительный срок. Затем была разоблачена группа начальников цехов, «колдовавших» с рабочими нарядами. Это переполнило чашу терпения заводского руководства.

Расправы удалось избежать, но отряд распустили. В полном составе его члены перешли в туристическую секцию завода. Председателем секции, естественно, избрали Карлова. Кстати, он был участником всех Грушинских фестивалей по 2003 г. включительно. В 1979 г. отвечал за охрану фестиваля, осаживал слишком рьяных нарушителей, среди которых попадались и детки больших чиновников.

Как к рабочему к Валерию Александровичу трудно было предъявлять какие-либо претензии. Он был высококлассным специалистом, выполнял план на 300 и более процентов, заслужив со временем право на личное клеймо. Когда в 1967 г. заводу поручили собрать монумент Славы, то к окончательной сборке привлекли только Карлова и еще одного заводчанина.

В 1970 г. Валерий Александрович, веривший в то, что коммунистическая партия является «умом, честью и совестью нашей эпохи», вступил в КПСС. Вдохновленный, он сразу

включился в развернувшуюся в стране борьбу с «несунами», которые тащили с предприятий всё, что можно было незаметно пронести через проходную. Один из рейдов по поимке воришек Карлов решил сделать комплексным. «Параллельно с проходной, – вспоминал он, – перекрыли транспортные ворота. За неполный час были задержаны двадцать четыре несуна. Нанесли они, все вместе, заводу страшный ущерб аж на двадцать один рубль. А тут звонок с транспортных ворот. Задержали машину, в которой хотели вывезти мебель – стенку из пяти секций. Наш заводской деревообрабатывающий цех изготавливал отличные изделия. Ее стоимость – 1200 рублей. Я распорядился составить протокол, а машину поставить на штрафную стоянку. Не успел дойти до транспортных ворот, а наши парни задерживают вторую машину. В ней тоже стенка, только из шести секций и стоимостью 1300 рублей. Это сколько же нужно задержать “несунов”, чтобы уравнять нанесенный ими ущерб только с этими двумя “везунами”? А меня зовут к телефону. Звонили из парткома и не просили, а требовали прекратить самоуправство и отпустить задержанных начальников с грузом. Я озерел... “Везуны”, которых мы задержали, на следующий же день рано утром внесли деньги в кассу завода за украденную мебель. Для этого специально вызвали кассира пораньше, часам к семи. Работать-то касса начинает в 9.30, а им нужно было провести оплату вчерашним днем... Меня предупредили, что уголовное дело возбудить не удастся, что кражи вроде и не было, так как они произвели оплату заказа» [1, с. 26].

Карлов сильно негодовал, когда преступления, в которых были замешаны коммунисты-руководители того или иного уровня, оставались без наказания. Такие факты, считал он, позорят партию. В 1984 г. проходили выборы депутатов в Верховный Совет СССР. Валерий Александрович узнал, что на заводе собираются выдвигать человека, который, по его мнению, был совершенно недостоин этого. Карлов обратился в партком, но там отмахнулись: какая разница кого? Тогда Карлов пошел в обком КПСС. Разговора с партийными чиновниками не получилось. Общение шло на повышенных

тонах. Резко завершив разговор, Карлов оставил письменное заявление и покинул здание. За Карловым установили слежку. Знакомый врач из психбольницы предупредил: «Осторожней, у твоего дома дежурит наша машина». Карлову пришлось ходить с охраной из своих друзей. Кандидата всё же «избрали» в Верховный Совет. Валерий Александрович посчитал, что избрание недостойного человека – идеологическая провокация, и поклялся добиться наказания ее организаторов. Он поехал в Москву, где знакомые помогли встретиться с членом Политбюро ЦК КПСС Гейдаром Алиевым. Затем Карлова приняли в ЦК. Ему сказали, что он настоящий коммунист и вел себя правильно. В тот же день были освобождены от должностей замешанные в этом деле секретари обкома, горкома и Кировского райкома, а заодно ряд заводских ответственных «товарищей».

С приходом к власти М.С. Горбачева, провозгласившего перестройку, Валерий Александрович обрадовался ветру перемен, хотя вера в то, что общество в целом может кардинально измениться к лучшему, дала уже не одну трещину. В ЦК КПСС объявили о проведении в 1988 г. Всесоюзной 19-й партийной конференции (предыдущая была почти полвека назад). Рядовые коммунисты придавали ей большое значение, надеясь на демократизацию КПСС. Активно готовились и на Куйбышевском авиазаводе. Назначили дату заводской конференции, как вдруг недели за две в «Волжской коммуне» появилась заметка о том, что коммунисты завода дружно доверили представлять их завод на Всесоюзной конференции малоизвестному в коллективе персонажу. Возмущению заводчан не было предела, и Карлов с товарищами выпустили протестные листовки. Попытки изъять их пресекались активистами. Из 4500 членов партии на заводе протест подписали 4212 человек. Об этом узнали коммунисты города, и как результат – в двух организациях «прокатили» выдвижение первого секретаря обкома КПСС Е.Ф. Муравьева. Тем не менее каким-то образом он оказался вдруг избран.

Представитель от авиазавода повез подписанные листовки с протестом в Москву, но там их проигнорировали. Это подлило масло

в огонь. Созданная на заводе инициативная группа решила провести общегородской митинг против самозванства Муравьева. На копировальной машине, потом своевременно уничтоженной, изготовили полторы тысячи листовок с призывом выйти на митинг 22 июня в 18.30 на площадь Куйбышева. Здраворасудив, что листовки будут срывать, Карлов предложил расклеивать их партиями. Через знакомых из отдела гражданской обороны он достал два мегафона. Листовки вызвали в городе эффект разорвавшейся бомбы. Все только и говорили о предстоящем митинге.

В Куйбышеве к тому времени действовал политический клуб «Перспектива», где два-три десятка человек вели диспуты на злобу дня. Посетив собрание клуба, проходившее в Загородном парке, Карлов познакомился там с В., который, как выяснилось, тоже работал на авиазаводе. Его эмоциональное и аргументированное выступление так понравилось Валерию Александровичу, что он предложил В. вести митинг. Тот согласился и даже представил план его проведения. За несколько дней до даты митинга горисполком утвердил жесткие «Правила организации и проведения собраний, митингов, уличных шествий и демонстраций в городе Куйбышеве», которые не позволяли провести заявленный митинг [2]. Выступавшие чиновники грозили, что их нарушение неизбежно повлечет надлежащую правовую оценку [3].

Антимуравьевские митинги стали знаковой вехой в истории города, показателем пробуждения гражданской активности жителей. Поэтому остановимся на них подробнее. Накануне митинга В. представил Карлову молодого человека из Москвы, члена Демократического союза, и порекомендовал его в качестве ведущего. Валерий Александрович не приветствовал антикоммунистическую направленность ДемСоюза и отказался.

22 июня, в половине седьмого вечера, Карлов был на площади у памятника, «под сапогом» Куйбышева. Всюду виднелись автопокрышки для объявленного властями соревнования по картингу. Люди перешагивали через них и шли к памятнику. Милиция вела себя сдержанно. Ко времени начала митинга пло-

щадь бурлила от десятков тысяч собравшихся. Но В. не появлялся. Время шло. «Дальше ждать было нельзя, – писал Карлов. – Я взял один из мегафонов и, выйдя вперед, поднял руку и громко сказал, что я руководитель инициативной группы Валерий Карлов. Сразу установилась тишина. А я не знаю, что говорить дальше. Вести-то этот митинг должен был В. Потом я о чем-то говорил, сейчас даже не помню о чем. Сразу поднялся снизу какой-то парень и завладел аудиторией. Говорил он хорошо. О том, о чем думали все мы. О несправедливости, о том, что в обкомах-райкомах и исполкомах имеются спецмагазины. О том, что в городских магазинах пустые полки. В то время среди народа ходила поговорка: “Народ и партия едины, но только разное едим мы”. А в это время за моей спиной началась свалка. Несколько групп подвыпивших и небритых мужчин, размахивая кулаками, сталкивали всех с “трибуны”, нещадно при этом матерясь и дыша перегаром... Позже мы узнали, что в тот день для срыва митинга были выпущены из изоляторов временного содержания все мелкие хулиганы и пьяницы и привезены на площадь» [1, с. 41]. С помощью добровольцев хулиганов оттеснили от памятника.

А митинг шел сам собой. Люди торопились высказаться о наболевшем. Наконец появились первый секретарь горкома КПСС В.И. Золотарев и председатель горисполкома Г.В. Задыхин. Золотарев стал рассказывать, как партия и лично он заботятся о благосостоянии людей. Карлов вступил в полемику. В это время ему передали, что задержано несколько активистов. Карлов прокричал в мегафон, что ведущего митинга и многих других забрали в милицию. Площадь загудела, требуя освобождения задержанных. Золотарев ответил, что В. никто не задерживал и он, скорее всего, сейчас тут, на площади. Карлов не поверил. Понимая, что перебранка с Золотаревым снижает накал митинга, он, отобрав у него мегафон, призвал исключить фамилию Муравьева из списка делегатов конференции и собрать для этого подписи горожан. Площадь восторженно взревела. Текст протеста и заготовленные заранее толстые тетради были переданы помощникам. Зазвучали требования идти

к Белому дому и «вытащить» из него Муравьева. Карлов стал убеждать, что этого делать нельзя, что это провокация с непредсказуемыми последствиями... Взяв мегафон, Задыхин начал озвучивать цифры сданного жилья, выпущенных товаров и продуктов. Его заглушили криками: «Не верим!», «Всё врете!», «Наслушались уже!». Взметнулись наспех изготовленные плакаты «Перестройке – да! Муравьеву – нет!», «Ура Горбачеву!», «Долой аппарат Муравьева!». Продолжались крики с требованием освободить В. К концу митинга разрешили использовать радиофикацию и принесли микрофон. Выступали все желающие, а на площади шел сбор подписей против Муравьева. В девять часов была зачитана резолюция митинга, собравшиеся на площади проголосовали за нее. Несмотря на объявление о завершении, люди долго не расходились и, собираясь группами, делились впечатлениями.

К Карлову подошел мужчина и сказал, что с одной из групп беседует человек, назвавшийся В. Оказалось, что тот стоял в толпе всё время митинга. На вопрос, почему он так поступил, В. ответил, что просто устал и решил не выступать. Позднее говорили, что утром того дня с ним общался Муравьев и взял с него слово, что он не будет вести митинг.

«Волжский комсомолец», единственная газета, отважившаяся дать репортаж о митинге, особо выделяла роль Карлова, сумевшего сдержать возбужденную до предела толпу и не допустить похода на обком КПСС. Краткая, но емкая оценка произошедшего звучала так: «22 июня 1988 г. на смену анемичным попыткам перестройки “сверху” поднялась мощная волна народной инициативы» [4, с. 20].

После митинга давление на организаторов усилилось. Прокурор города Н.М. Куценко приехал на завод и объявил, что при повторении митинга Карлова арестуют и посадят. Однако съездивший все-таки на конференцию Муравьев устроил встречу с журналистами, где пытался поправить положение, признал ошибкой свое отсутствие на митинге, поругал себя (заработал, должен отвечать, хотя надо спрашивать и с других чиновников) [5]. Но это уже мало влияло на ситуацию, доверия к областному руководству не было, многие считали,

что Муравьев должен уйти в отставку. Была подана заявка на проведение второго митинга. Назначили его на 21 июля.

К удивлению инициаторов, власти митинг разрешили и предложили провести в форме дискуссии: по равному числу выступающих с каждой из сторон. Тему определили так: «Ускорение и перестройка в свете решений XIX партийной конференции» [6]. Областное руководство обязало райкомы выставить определенное количество своих сторонников, которые криком и свистом реагировали бы на выступления критиков власти. Валерий Александрович считал, что их численность достигала порядка 50 тысяч человек. Очевидцы называли гораздо большую цифру собравшихся на площади Куйбышева (вероятно, с учетом «антимуравьевцев»). В разных местах виднелись плакаты, одобрявшие политику КПСС.

Митинг открыл председатель горисполкома Г.В. Задыхин, который представил ведущего – члена клуба «Перспектива» В.К. Лайкина, а тот передал слово Карлову. Его пытались заглушить криками. «Я продолжал говорить, – вспоминал Валерий Александрович. – Отметил, что на площади стало много тише. Люди стали прислушиваться к тому, о чем я говорил. А я благодарил горожан за политическую активность. За то, что они наконец очнулись от спячки. Рассказал о том, что подписные листы с требованием изгнать из состава делегатов Муравьева... попали в мандатную комиссию. Что тормозят перестройку не только тут, но и в Москве. Про то, что в очередной раз сгнила картошка в хранилищах и сгорело зерно на элеваторе, что развязана оголтелая травля неформалов [так всё чаще стали называть представителей неофициальных общественных организаций и групп. – А. З.] во всех средствах массовой информации. Этим коммунисты показывают свою трусость, боясь вступить в открытую дискуссию. Наносят удар из-за угла, зная, что наши ответы не напечатают ни в одной газете» [1, с. 47].

После Карлова к микрофону подошел Муравьев. Площадь засвистела, скандируя: «Долой! Долой!» Он ушел, так и не закончив выступление. Перед митингом работница строительного треста передала Карлову

калькуляцию на строительство Белого дома, и он озвучил цифры, пояснив, сколько можно было на эти деньги построить школ, больниц, детсадов. Муравьев пытался вернуться к микрофону, но его не слушали и гнали криками с трибуны. Озлобление площади вызвало сообщение, что обкомовцы построили для себя на Вилоновской улице супердом с двухэтажными квартирами...

Поскольку митинг получил нежелательный для властей оборот, официальная пресса вновь обрушилась на неформалов, называя их тунеядцами и безработными. «Волжский комсомолец» опять не смолчал: «Авторы многочисленных публикаций в “Волжской коммуне”, последовавших за митингом, пытаются сегодня представить дело так, будто бы только сторонники инициативных групп и “Перспективы” прерывали ораторов, не желая выслушивать ни рабочих, ни академика, ни генерала, ни секретаря обкома. Это далеко от истины» [7, с. 19]. Через несколько дней после митинга Муравьева сняли. На его место прислали В.Г. Афолина, мало чем отличавшегося от предшественника. Партийные функционеры вновь зачастили на завод разоблачать Карлова, но получали резкий отпор со стороны рабочих.

Политклуб «Перспектива» был преобразован в Народный фронт, а инициативная группа сохранила свое название. Учитывая, что в жизни области не происходило никаких перемен, группа подала заявку на третий митинг, обозначив дату 7 октября – День Конституции. Заявку подали и руководители Народного фронта, объявив Карлову, что будут ставить вопрос об отмене 6-й статьи Конституции о руководящей роли КПСС и требовать создания многопартийной системы. Карлов еще верил в возможность очищения партии от случайных людей и в необходимость ее сохранения. Инициативная группа порвала с Народным фронтом и отказалась участвовать в митинге. Официально, кстати, его не разрешили. Накануне начались задержания неформалов. Осознав серьезность ситуации, Карлов с группой поспешил утром на площадь. Она была оцеплена милиционерами. Появился ОМОН, который рассек собравшихся на две части. Началась

охота за теми, у кого были фотоаппараты. Их выхватывали из рук и разбивали об асфальт. Пытавшихся защитить свою собственность избивали дубинками. Такого беспредела город еще не видел. В ответ на авиазаводе решили провести забастовку. Прокурор Куценко пытался сурово вразумить Карлова, но это не помогло.

Властям пришлось признать, что работники милиции были неправильно ориентированы в сложившейся ситуации. Говорилось о нарушении законности в отношении журналистов, об изъятии фотопленок «примерно у двадцати человек» [8].

Слухи о возможной забастовке заставили Афонина пригласить Карлова на переговоры. После трехчасовой беседы первый секретарь обкома согласился на проведение открытого общегородского диспута. Состоялся он 4 ноября в Клубе имени Революции 1905 года (ныне Дворец культуры железнодорожников имени А.С. Пушкина). Сам Карлов выступал минут двадцать. Потом прошли дискуссии и в других местах. Последние события ускорили решение Валерия Александровича выйти из КПСС, несмотря на то, что члены инициативной группы, опасаясь раскола, уговаривали его не делать этого.

Весной 1989 г. стало известно, что около Чапаевска построен завод по уничтожению химического оружия. Чапаевские общественники обратились к куйбышевским неформалам, чтобы они помогли не допустить его пуска, грозящего экологической катастрофой. На квартире Карлова прошло совещание инициативной группы, а на митинге в Чапаевске он объявил об отправке М.С. Горбачеву телеграммы с требованием закрыть завод. У самого завода был выставлен бессрочный круглосуточный пикет.

Карлов организовал на авиазаводе многотысячный митинг и рассказал о сложившейся ситуации. Рабочие решили поддержать пикетчиков. В случае, если правительство не закроет Чапаевский завод до 10 сентября 1989 г., коллектив авиазавода обещал устроить бессрочную забастовку. Кроме пикета в Чапаевске был организован еще один в районе Безенчука. Карлов с мегафоном заходил в кварталы многоквартирных домов и призывал поддер-

жать чапаевцев. Собралось около двух с половиной тысяч человек, которые выделили добровольцев для пикета. Рабочие авиационного завода регулярно выезжали в лагерь чапаевских пикетчиков. Местные жители организовали подвоз продуктов. Были устроены кухня и столовая. По куйбышевским заводам прокатилась волна митингов и собраний, но областное руководство хранило молчание. Из-за реальной угрозы забастовок пикетчиков трогать не решились.

24 августа во Дворце культуры 4 ГПЗ неформалы провели собрание представителей более 20 предприятий города Куйбышева. Было принято решение: если до 10 сентября завод не закроют, объявляется региональная забастовка. 5 сентября 1989 г. Совет Министров СССР издал распоряжение о перепрофилировании объекта в учебно-тренировочный центр [9]. В августе того же года в нелегальном журнале «Самара» появилось письмо Карлова, предназначавшееся первоначально для газеты «Волжская коммуна». Подписал он его так: «Рабочий Куйбышевского авиационного завода, коммунист, не потерявший совести» [10]. Это был ответ на нападки против инициативной группы завода.

Вместе с еще одним активистом Карлов по поручению инициативной группы поехал в Москву, чтобы встретиться со следователем Т.Х. Гдляном, получившим широкую известность после разоблачения коррупции в руководстве Узбекистана. В мае 1989 г. он был обвинен в нарушении законности при проведении расследования и подвергся жесткой критике в средствах массовой информации. Самарцы – депутаты Верховного Совета СССР помогли землякам побывать на политических тусовках, пообщаться с Б.Н. Ельциным. С Гдляном разговор шел не менее пяти часов, с записью на диктофон. В то же время Гдляна посетили журналисты самарского телевидения, подготовившие затем цикл передач. Вернувшись, Карлов с товарищем провели несколько собраний на заводах, где рабочие принимали резолюции с требованием прекратить преследование Гдляна и его соратника Н.В. Иванова. Резолюции направлялись в правительство. Куйбышевцы были не одиноки в своих требо-

ваниях, и кампания по шельмованию Гдьяна и Иванова вскоре прекратилась.

Накануне мартовских выборов 1990 г. собрание рабочих цеха абсолютным большинством голосов выдвинуло В.А. Карлова кандидатом в депутаты областного Совета. Во время предвыборной кампании он наткнулся в «Комсомольской правде» на статью о голоде, масштабы которого были связаны с безрассудными действиями властей [11]. После этого, как говорил сам Карлов, порвалась последняя ниточка, связывавшая его с КПСС. 25 февраля 1990 г. на площади Куйбышева состоялся предвыборный митинг, который вели сопредседатели оппозиционного Самарского партклуба Ю.М. Бородулин и автор этих строк. На площади, по разным оценкам, собралось от 8 до 40 тысяч человек. Истина, вероятно, была где-то посередине – 20–25 тысяч.

Карлов уже решил, что на выборы пойдет беспартийным. И даже поставил об этом в известность обком КПСС. Еле сдерживая эмоции, он отчеканил в микрофон, что не может состоять членом партии, с которой связаны мрачные страницы истории страны. И трижды обратился к представителям партийного руководства, стоявшим у трибуны, чтобы отдать им свой членский билет. Увидев саркастические улыбки секретарей обкома, Карлов развернул партбилет и разорвал его на две части. Площадь замерла на пару секунд, а потом взорвалась овациями. Сойдя с трибуны, Карлов сунул разорванную книжицу в карман своему парторгу. Тот подбежал к микрофону и стал говорить, что Карлов не порядочный человек, его и так бы исключили из партии. Люди на площади с криками прорвали оцепление и двинулись к трибуне. Карлов схватил мегафон, вышел навстречу толпе и призвал не допускать насилия. Две недели на заводе ждали, что будет с Карловым. А потом рабочие стали массово сдавать партбилеты. За неполный месяц из КПСС вышли несколько тысяч человек.

В день выборов Карлов, после того как прошел во второй тур, сильно волновался, не хотел ни есть, ни пить. Перед началом голосования его друг токарь В. Веденеев на одном избирательном участке увидел, что урны уже опечатаны. Он заставил вскрыть их и обнару-

жил по 200 бюллетеней в каждой. Естественно, заполнены они были в пользу конкурента Карлова. Такая же картина присутствовала и на других участках. После обеда трое членов избирательной комиссии с упомянутого участка, взяв переносную урну, отправились проводить голосование в многоквартирный дом. Минут через пятнадцать все трое вбежали обратно с побитыми лицами. Следом ввалилась разгневанная гурьба: «Они подделывали бюллетени!» Оказалось, что члены комиссии оставались на площадке между этажами и стали заполнять бюллетени. Тут из квартиры появилась гулявшая на свадьбе компания, и одна из женщин, заглянув в бюллетень, закричала: «Они вычеркивают нашего Карлова!» Троицу поколотили, разбили урну и погнали обратно на участок. Карлов набрал 96 % голосов и несколько дней принимал поздравления.

Депутатов, прошедших выборы под лозунгами демократических перемен, было всего двадцать два из двухсот пятидесяти. Они сформировали группу, назвав ее «Волга». Валерий Александрович записался в депутатскую комиссию по законности и социальной справедливости, где был избран заместителем председателя. Как-то в областной Совет поступило несколько жалоб от инвалидов о манипуляциях с машинами в облсобесе. Комиссия во главе с Карловым выяснила, что из четырехсот вазовских машин, выделенных для инвалидов, только один получил машину, да и то потому, что его сын работал в облпроме. А по документам все инвалиды бесплатно получили автомобили. В итоге уволили несколько сотрудников облсобеса, занимавшихся распределением машин.

В городе неожиданно остро стала ощущаться нехватка товаров и продовольствия, были введены карточки. Карлов вместе с депутатами областного и городского Советов пошел по оптовым базам и железнодорожным отстойникам. Все базы были забиты товарами, на станции Безымянка вагоны с дефицитом стояли по четыре-пять месяцев. Вагонами и грузовиками на свалку вывозились десятки тонн продуктов. Когда обнаруживалась очередная «находка», то следовало объяснение, что это по недосмотру закупили партию просроченно-

го товара. Карлов также предложил депутатам пригласить горожан на убранные поля для окончательного сбора и покупки по сниженным ценам того, что там осталось. Аграрии отказались, а несобранные помидоры и картофель были срочно запаханы тракторами.

Валерий Александрович находился в отпуске в Ленинграде, когда появился ГКЧП. Вернувшись в Самару и узнав новости, помчался в горсовет. Не вдаваясь в подробности того, как по-разному среагировали депутаты на переворот, Карлов с инициативной группой вечером 20 августа провел митинг на авиационном заводе. Собравшиеся приняли единогласное решение объявить забастовку по первому призыву в случае, если путчисты возьмут верх.

Как депутату Карлову пришлось бороться с коррупцией, разбираться с машинами, предназначенными для строителей БАМа, но проданными «своим» людям из числа областных и городских чиновников, по просьбе тольяттинских депутатов защищать подвергавшегося преследованию директора первого в Тольяти приватизированного универсама. Однажды Валерию Александровичу удалось избежать покушения при попытке протаранить КАМАЗом машину, в которой он находился.

В декабре 1991 г. Карлов выехал по жалобе с проверкой в село Богатое. Местное начальство, заранее предупрежденное областными чиновниками, отсутствовало. Тогда Валерий Александрович направился на Богатовский маслозавод, самый крупный в Поволжье. Разобравшись с документами, выяснил, что в тупиках на железной дороге уже несколько месяцев стоят более полутора сотен цистерн с подсолнечным маслом. Вернувшись в село, он заставил уволить зарвавшегося чиновника, на которого поступила жалоба. А на следующий день на заседании в областном Совете Карлов огласил результаты проверки маслозавода и назвал места, где были спрятаны цистерны. И это в ту пору, когда масло выдавалось жителям только по талонам – 150 граммов в месяц. В ходе проверки близлежащих к Самаре железнодорожных станций удалось найти тысячи вагонов с различными дефицитными товарами. Власти пытались сдерживать и тормозить работу неугомонного депутата,

против таких проверок протестовала прокуратура... В заслугу Валерию Александровичу нужно поставить принципиальную защиту фермеров, которых третировали руководители колхозов. В 1992 г. Карлов каждую среду стал вести прием граждан, продолжавшийся иногда до полуночи. Выручало то, что в помощь выделяли специалиста из юридического отдела. Коллеги Карлова шутили, что на прием к нему идет больше людей, чем к губернатору.

В 1993 г. система Советов в стране приказала долго жить. Самарский областной Совет был ликвидирован с передачей функций администрации области. Лишившись мандата, Валерий Александрович вместе с известной правозащитницей Л.Г. Кузьминой решает создать региональное общественное движение, которое в 1996 г. было зарегистрировано под названием «Гражданская инициатива». Его офис разместился в одной из комнат здания общественно-политического центра на улице Венцека, 38, где Карлов как председатель движения принимал посетителей. В течение многих лет он оказывал помощь нуждающимся в подготовке претензий, исков, жалоб, апелляционных заявлений. Расследовал отчуждение квартир у психически больных людей, требовал отмены заниженных «социальных норм» потребления электроэнергии. Резко выступал против безудержной агитации в пользу практически одного кандидата – губернатора Н.И. Меркушкина и принуждения работников бюджетной сферы к досрочному голосованию на выборах. В качестве примера активной деятельности «Гражданской инициативы» можно привести данные из отчета за 2014 г., подготовленного В.А. Карловым: в консультационный пункт движения обратилось 385 человек, которым была оказана помощь в подготовке документов, проведены согласованные с администрацией города пикеты в защиту прав граждан. Приходилось участвовать в массовых акциях и мероприятиях общественных организаций и политических партий Самарского региона [12].

Имя В.А. Карлова у многих самарцев ассоциировалось с его многолетней борьбой за социальную справедливость. Справочник «Политики Самарской области: кто есть кто» еще в 1999 г. отмечал: «На протяжении почти десяти-

ти лет [Карлов] находится в центре общественного внимания» [13, с. 45]. И в последующие годы его имидж борца оставался прежним. Но менялась ситуация в стране, и властные структуры оказывали гораздо большее влияние на формирование общественного мнения, чем прежде. Протестные настроения сменились политической апатией населения, уставшего от бурных потрясений периода перестройки и желавшего какой-либо стабильности.

Валерий Александрович понимал, что теперь реально можно что-то сделать, лишь находясь во власти. В 1997 г. он прошел кандидатом в депутаты Губернской Думы, но проиграл выборы главному врачу областной больницы имени Калинина В.Д. Середавину, что неудивительно, учитывая огромный потенциальный ресурс, который был задействован во время предвыборной кампании.

В 2001 г. Карлов рискнул выступить кандидатом на должность главы Самары. Было собрано более 20 000 подписей избирателей. Шел он под лозунгом борьбы с коррупцией и злоупотреблениями чиновников. Карлов планировал также резко сократить бюрократический аппарат. «Коррупции я объявлю бой, – заявил он в одном интервью, – я всю жизнь ловил бандитов и взяточников. Думаю, это будет близко бизнесменам, они сейчас, наверное, страдают больше всего от этого» [14]. Среди его соперников ключевой фигурой был глава города Г.С. Лиманский, который вновь выдвинул свою кандидатуру. Соотношение сил сложилось не в пользу Карлова, и он, набрав небольшое число голосов, выборы проиграл.

Валерий Александрович продолжал вести свою активную правозащитную деятель-

ность в рамках «Гражданской инициативы» до 2015 г.

В конце 1990-х – начале 2000-х наступили тяжелые времена для «Авиагора». Об этом достаточно много сказано и написано. Здесь же вспомним, как противостояние администрации и рабочего коллектива привело в начале апреля 2000 г. к забастовке. О ее причинах поведали на пресс-конференции в Общественно-политическом центре В.А. Карлов, который возглавлял тогда созданный на заводе независимый профсоюз «Солидарность», и рабочий активист А. Шевцов: крайне низкая зарплата, отсутствие элементарных условий труда, незаключенный коллективный договор. Новое руководство объявило о намерении решить проблемы и утвердить колдоговор [15]. Практически до конца своих дней Валерий Александрович старался на всех уровнях отстаивать интересы родного завода.

Напористость и бескомпромиссность В.А. Карлова, его бунтарский дух, готовность ринуться в бой за справедливость, невзирая на лица, приводили к разбирательствам в судах, к резкой и зачастую несправедливой критике его действий в официальных средствах массовой информации.

Валерий Александрович Карлов ушел из жизни 21 сентября 2015 г. Он стал своеобразным символом своей эпохи. Эпохи, когда массовые выступления, митинги, забастовки были, пожалуй, единственно возможным способом донести до верхов наболевшие проблемы и нужды широких масс. Такие герои остаются в памяти людской, оживая иногда на страницах романов и повестей.

## Список источников и литературы

1. Карлов В.А. Записки самарского правозащитника : [рукопись]. Самара, [б. г.]. 109 с.
2. В горисполкоме // Волжская заря. 1988. 18 июня (№ 140). С. 1.
3. Право на митинг : [интервью с председателем Куйбышевского горисполкома Г.В. Задыхиным] // Волжская заря. 1988. 21 июня (№ 142). С. 1.
4. Круглов М., Астров А. Митинг // Волжский комсомолец. 1988. 3 июля (№ 27). С. 19–21.
5. Без гласности нет обновления : [пресс-конференция первого секретаря обкома КПСС Е.Ф. Муравьева с журналистами. Записали М. Жутова, Р. Газалиев] // Волжская заря. 1988. 8 июля (№ 157). С. 1.
6. Георгиева И. О перестройке и ускорении // Волжский комсомолец. 1988. 24 июля (№ 30). С. 2.

7. *Астров А.* Митинг-2 // Волжский комсомолец. 1988. 31 июля (№ 31). С. 19–22.
8. На площади и вокруг нее // Волжский комсомолец. 1988. 16 окт. (№ 42). С. 4.
9. Совет Министров СССР. Распоряжение от 5 сентября 1989 г. // Волжская коммуна. 1989. 7 сент. (№ 206). С. 1.
10. *Карлов В.* Письмо в однопартийную газету «Волжская коммуна» // Самара. 1989. № 8. С. 8–10.
11. *Заворотный С.* Операция ГОЛОД // Комсомольская правда. 1990. 3 февр. (№ 28). С. 2.
12. Отчет «Гражданской инициативы». URL: <https://samarski-forum.livejournal.com/614111.html> (дата обращения: 22.01.2026).
13. Политики Самарской области: кто есть кто (1988–1998 годы). Самара, 1999. 154 с.
14. *Афанасьев С.* Валерий Карлов: пойти в мэры заставила сломанная нога соседки : [интервью] // Самарское обозрение. 2001. 12 марта (№ 11). С. 5.
15. *Полов Д.* Противостояние на «Авиагоре» // Волжская заря. 2000. 18 апр. (№ 71). С. 2.

## Сведения об авторе

**Завальный Александр Никифорович**, главный библиограф краеведческого отдела Самарской областной универсальной научной библиотеки.

E-mail: [caesar@libsmr.ru](mailto:caesar@libsmr.ru)

Дата поступления статьи: 24.03.2026

Одобрено: 19.05.2026

Дата публикации: 26.06.2026

## Для цитирования

**Завальный А.Н.** Неукротимый: страницы жизни самарца Валерия Карлова // Самарский архивист : научный альманах. 2026. № 2 (14). С. 56–66.

УДК 82-31+908

**ПИСЬМА К.А. ФЕДИНА  
К Т.Н. БАРКОВСКОЙ**

**LETTERS FROM K.A. FEDIN  
TO T.N. BARKOVSKAYA**

**М.А. Перепелкин**  
Самарский национальный исследовательский  
университет имени академика С.П. Королева  
(Самара, Россия)

**M.A. Perepelkin**  
Samara National Research University  
(Samara, Russia)

**Аннотация.** В статье рассматривается сюжет знакомства и взаимодействия К.А. Федина с самарским библиографом и писателем-краеведом Т.Н. Барковской. Познакомившись в конце 1950-х гг., они переписывались до середины 1970-х; при этом работавшая над книгой о В.И. Ленине Т.Н. Барковская обращалась к своему корреспонденту за советами, делилась воспоминаниями и размышлениями. В ответных письмах в Куйбышев К.А. Федин рассказывал о себе, давал рекомендации творческого характера. Сохранившаяся переписка является ярким документом эпохи и взаимоотношений двух ее представителей – крупного столичного писателя и начинающего автора из провинциального города.

**Abstract.** This article examines the meeting and interaction between K.A. Fedin and the Samara bibliographer and local history writer T.N. Barkovskaya. Having met in the late 1950s, they corresponded until the mid-1970s. During this time, T.N. Barkovskaya, who was working on a book about V.I. Lenin, turned to her correspondent for advice, and shared memories and reflections. In his reply letters to Kuibyshev, K.A. Fedin offered assistance, and creative advice. The surviving correspondence is a vivid document of the era and the relationship between the two – a prominent metropolitan writer and an aspiring author from a provincial town.

**Ключевые слова:** К.А. Федин, Т.Н. Барковская, книга о В.И. Ленине, переписка, творческие рекомендации, дружеские советы.

**Keywords:** K.A. Fedin, T.N. Barkovskaya, book about V.I. Lenin, correspondence, creative recommendations, friendly advice.

**Б**иблиограф Куйбышевской областной библиотеки, краевед и автор книги о самарском периоде жизни В.И. Ленина [1] Татьяна Ниловна Барковская (1895–1985) прожила долгую жизнь, насыщенную работой, событиями и общением с самыми разными людьми, среди которых был и извест-

ный писатель К.А. Федин. Впервые обратившаяся к писателю с письмом во второй половине 1950-х гг. Т.Н. Барковская на протяжении почти двух десятков лет переписывалась с ним, обращалась за советами, делилась воспоминаниями и размышлениями. В ответных письмах в Куйбышев К.А. Федин рассказывал

о себе, давал рекомендации творческого характера.

В Самарском литературном музее, в личном фонде Т.Н. Барковской, хранятся 16 писем К.А. Фебина к ней, два письма дочери писателя Н.К. Фебиной, а также несколько черновигов писем Т.Н. Барковской к К.А. Фебину<sup>1</sup> – всё это вместе дает возможность достаточно полно проследить всю историю знакомства и эпистолярного общения К.А. Фебина и Т.Н. Барковской.

В первой половине ноября 1957 г. Т.Н. Барковская обратилась к К.А. Фебину с письмом, в котором она, прежде всего, указала на несколько причин, подтолкнувших ее к тому, чтобы осмелиться побеспокоить его. Во-первых, как это сформулировала Т.Н. Барковская, «мы с вами “товарищи по оружию”: Вы пишете книги, а я всю свою жизнь с ними работаю: рассказываю читателям, нашей молодежи о писателях и их творчестве, устраиваю выставки, делаю плакаты, провожу обзоры» [2]. Во-вторых, как писала Т.Н. Барковская, «мы с Вами – люди одной эпохи: Вы родились в 1892-м, а я в 1895 г., и мы оба прошли похожий путь, отдав свое сердце, знания, умения новым людям, новой жизни» [2]. Далее автор письма рассказала о том, что она выросла «в сугубо интеллигентской среде», ее бабка доводилась родной сестрой издателю «Русской старины» М.И. Семевскому и историку В.И. Семевскому, а отец, Н.С. Лыкошин, «был по призванию краеведом и всю жизнь изучал быт и жизнь народов Средней Азии, переводил с узбекского, таджикского, персидского, очень много писал в местных газетах на краеведческие темы» [2]. В-третьих, по ее словам, «после “Первых радостей” и “Необыкновенного лета” мы с Вами земляки, а земляку отказать нельзя» [2]. И, наконец, в-четвертых, она писала о том, что «Анна Григорьевна Березовская, мой клиент по библиографии, так много рассказывала мне хорошего о Вас как о человеке простом и отзывчивом. Я знаю, что и С.К. Лисецкий тоже писал Вам и получал от Вас ответы» [2].

Отрекомендовавшись таким образом и показав свою осведомленность в связях К.А. Фе-

бина с Самарой и самарцами, Т.Н. Барковская перешла к предмету своего обращения к адресату письма. По ее словам, отдав больше десяти лет работе над ленинской темой в качестве библиографа, она задумала написать повесть для юношества. Но постепенно материал накапливался и замысел стал трансформироваться («...я ходила по всем путям, тропинкам и дорогам, по которым прошел он, заходила с ним в квартиры старых народников, у которых он узнал много интересного и умного о методах конспиративной работы» [2]), а выйдя в 1956 г. на пенсию, она, Барковская, вплотную занялась работой над книгой о самарском периоде жизни В.И. Ленина. Сомневаясь в своих писательских способностях, она уже пробовала читать написанное бывшим коллегам, знакомым, родственникам, которые неизменно поддерживали ее и убеждали продолжать начатое. Обращаясь теперь к К.А. Фебину, она хотела бы услышать и от него, «следует ли мне писать дальше или, может быть, не стоит»: «Мне не с кем посоветоваться, а возраст мой таков, что велит не медлить, а торопиться. Если это хорошо, то надо приложить все силы, чтобы дописать и успеть рассказать людям всё то, что я узнала за эти годы и что переполняет сердце» [2].

«Я узнала, – писала дальше Т.Н. Барковская, – что Вы должны приехать на Горьковскую конференцию. Уделите мне небольшое время, посмотрите то, что я написала, ведь Вам достаточно просмотреть, чтобы составить мнение о рукописи. Живу я очень близко от музея Горького, через 8–10 домов. Ведь Вам каждый день надо обедать. Один раз придите обедать к нам. Мы живем скромно, но у нас очень хорошо, очень много книг. Попутно Вы посмотрите рукопись, и мы даже уложим Вас на диване поспать после обеда <...> Очень Вас прошу не отказать мне. Кажется, не было еще писателей, которые начинали бы писать в 60 лет. Этот исключительный случай должен привлечь Ваше внимание уже сам по себе, да и отказать “собрату по оружию” тоже нельзя <...> Не думайте, что я одержимая старуха. Я просто еще живой человек и коммунист» [2].

<sup>1</sup> Беловики этих же писем хранятся в ГУК «Музей К.А. Фебина» в Саратове.

Сегодня трудно однозначно сказать, что именно в письме Т.Н. Барковской произвело большее впечатление на К.А. Федина: ее «интеллигентская» родословная, «братство по оружию» и очень эпизодическое для него «землячество», «исключительный случай» позднего начала писательства или что-то еще. Может быть, произвело впечатление всё это вместе плюс наивное предложение «зайти пообедать» и отдохнуть «на диване после обеда». Но, так или иначе, К.А. Федин ответил на это послание письмом от 15 ноября 1957 г., в котором он сообщил, что «получил письмо с рассказом об интересном замысле ленинской “ист<орической> хроники”» [3], но пока не может с уверенностью обещать, что приедет в Куйбышев («помимо крайней занятости я еще и нездоров» [3]). В случае же если такой приезд состоится, то, скорее всего, он будет очень кратким («если приеду, то – вероятно – 25-го или 26-го числа и всего на один-два дня» [3]): «В случае двухдневного гощенья выберу часок, чтобы поговорить с Вами, может быть – почитать Вашу рукопись» [3]. Далее автор письма подчеркнул, что его оценка «может иметь только “критико-художественное” значение» [3] («Для такой цели обычно бывает достаточно прочесть 10–20 страниц. Чтобы сделать это, время, наверное, найдется» [3]), оценку же историческую он давать не может, так как речь в «исторической хронике» идет не об общеизвестных фактах («труд Ваш имеет характер исследовательский» [3]). В качестве гораздо более авторитетного рецензента в историческом плане К.А. Федин порекомендовал обратиться к М.С. Шагинян, которая «изучала основательно историю семьи Улья-

новых и знает много из ранней биографии Ленина» [3] («Подумайте об этом»<sup>2</sup>).

Сегодня мы знаем о том, что приезд К.А. Федина в Куйбышев на Горьковскую конференцию состоялся (см. об этом ниже), известно нам и то, что Т.Н. Барковская сумела передать ему свою рукопись<sup>3</sup>, с тщательным анализом литературных достоинств и недостатков которой К.А. Федин выступил в письме от 13 февраля 1958 г. [6]. Не останавливаясь подробно на самом послании писателя, которое – с незначительными сокращениями – вошло в 9-й том собрания его сочинений [7, с. 448–452], отметим, что К.А. Федин очень неформально подошел к рецензии, о которой Т.Н. Барковская его просила. Во-первых, он отметил «ценность и обилие собранного <...> материала» [7, с. 448], а также «природное чувство речи и литературный опыт» [7, с. 449]. Во-вторых, указал на правильность выбора жанра исторической хроники, который «дает возможность сочетать повествование с изображением или рассказ о действительно исторически бывшем с домыслом воображения, с вымышленными образами» [7, с. 449], но вместе с тем подчеркнул, что «здесь <...> важна мера» [7, с. 449] («переходы от одного жанрового вида к другому, швы между повествовательным изложением (сообщением факта) и собственно “беллетристической”, или изображением художественным, – такие переходы должны быть “к месту”, то есть выверены с точностью в каждом случае» [7, с. 449]). В-третьих, писатель дал ряд советов: «побольше конкретности» [7, с. 449], «мне хочется предупредить об опасности длиннот» [7, с. 451], «композиция решит дело» [7, с. 451],

---

<sup>2</sup> Следуя совету К.А. Федина, Т.Н. Барковская обратилась с письмом к М.С. Шагинян, но – позже, в начале 1970-х гг., когда речь шла уже о переиздании ее книги, и получила от нее следующий ответ: «Уважаемая Татьяна Ниловна, я очень стара и больна, сейчас никаких чужих рукописей не читаю и только надеюсь, что хватит у меня сил и времени докончить то, что я обещала сделать. Возвращаю Вам рецензию Федина, так как она может Вам пригодиться. М. Шагинян» [4].

<sup>3</sup> В архиве Т.Н. Барковской сохранилась записка, написанная рукой К.А. Федина и посланная ей из президиума конференции в зал, где она находилась: «III-й ряд стульев (у стены) – Татьяне Ниловне Барковской. 27.XI.1957. Уважаемая Татьяна Ниловна, теперь я уже вижу, что не успею ничего прочесть из Вашей рукописи здесь, в Куйбышеве: тут каждый час оказался чем-либо занятым – “расписан” и весь нынешний день. Завтра в поезде я прочитаю главы, которые Вы отметили, и напишу Вам о них из Москвы, как только сяду за свой стол. Всего Вам доброго. Конст. Федин» [5].

«хорошо найденное слово дороже десятка и сотни подобранных на ходу» [7, с. 452]. В заключение своего отзыва К.А. Федин еще раз пожелал Т.Н. Барковской успеха в работе: «Не бросайте ее: и потраченный уже большой труд, и замысел, и возможности Ваши таковы, что нет оснований унывать и терзать себя сомнениями в своих силах, – их хватит» [7, с. 452].

Отзыв К.А. Фебина положил начало длительной переписке между ним и его куйбышевским корреспондентом, которая будет продолжаться до середины 1970-х гг. В адресованных К.А. Федину письмах Т.Н. Барковская делилась наблюдениями и размышлениями, задавала вопросы, советовалась. Например, в письме от 5 марта 1958 г. она рассказала о том, как осенью 1941 г. библиотекари Куйбышевской областной библиотеки в продолжение нескольких дней, освобождая помещения, которые требовалось освободить в срочном порядке, работали без сна и отдыха и перенесли тысячи книг, думая о том, как в этих непростых условиях они будут обслуживать своих читателей [8]. А вот в письме от 22 июля 1958 г. она сообщила о том, что слышала по радио, как писатель читал главы из своей книги, видела статью М. Прилежаевой о нем в «Литературной газете» («С одним я не согласна с Прилежаевой, это с оценкой очерка о Зоценко. Нет, очерк интересен и написан Вами в какой-то горьковской манере, и всегда передо мной, когда я вспоминаю об очерке, встает образ Зоценко, так глубоко и человечно переданный Вами, образ писателя и человека» [9]), рассказала о том, что вот-вот они с мужем поедут на юг, в деревню Гантиади на берегу Черного моря, и пригласила К.А. Фебина присоединиться к ним в летнем отдыхе («Мы найдем вам комнату поблизости, и Вы будете работать» [9]). Регулярно возвращалась Т.Н. Барковская и к теме работы над книгой о Ленине, а когда работа над ней была завершена – к теме ее издания и переиздания («Летом и осенью много работала в архиве, уходила надолго из дома, радовалась интересным находкам» [10]; «У меня новый этап в моем “хождении по мукам” – рукопись подписана “в набор” <...> Но на днях я снова была потрясена открыткой, вызывающей меня в из-

дательство, с предложением придумать новое название для книги» [11]; «Я в конце декабря сдала рукопись в издательство. В душе два чувства. Одно – чувство радости, что закончен первый этап работы. Рукопись дописана, а я так боялась умереть, не закончить и не рассказать того, что узнала. Другое – грустно расставаться с дорогими для меня образами, с которыми прожила десять лет. И еще доживу ли до того дня, когда увижу свой труд напечатанным?» [12]; «Отзывы рядовых читателей очень теплые. Говорят: “Спасибо Вам за чудную книгу о Ленине”» [13]).

В свою очередь К.А. Федин регулярно отвечал на письма из Куйбышева, рассказывал о своих делах («Я завтра последний день в санатории, где пробыл 1½ месяца, а послезавтра отбываю, на короткий срок, в Германию. Потом опять суета сует! Не так-то просто “оторваться от некоторых нагрузок”» [14]; «Пишу Вам с границы, и Вы можете представить себе, что все чудесные соблазны Вашего приглашения в Гантиади – не для меня. В Абхазии я жила и люблю ее. Но нынешний год складывается у меня по-другому» [15]; «После Саратова, где я прожил с месяц с небольшим, мне пришлось сразу поехать в ГДР. Я был нездоров и всё время перемогался, сидя в Берлине и – по необходимости – не прекращая встреч и общения с немецкой общественностью. Вернувшись домой, сразу заболел и вот только сейчас чувствую себя вылеченным от гриппа с его неприятными фокусами и проделками над головой, сердцем и пр. Работаю с огромными перерывами и клянусь судьбу, что она ставит мне слишком часто палки в колеса. Да, видно, таковы колеса! А менять их в мои годы поздно» [16]; «Надежда начать печатание романа с осени отодвинулась – не удастся сделать это и в начале года. Грустно, но надо выдюжить» [17]; «Я был 2½ месяца за границей, а вернувшись, был схвачен за горло неотложными делами. Кроме того, с утра до ночи работаю над неоконченным “Костром”, пропустив все сроки сдачи рукописи в журнал и издательство» [18]), старался поддержать советом или просто добрым словом («Будем ожидать выхода Вашей книги» [19]; «Очень рад, что Ваш труд наконец просеялся через все “сита” и близко время его появления в печати» [20]; «Нако-

нец-то Вы дождались выхода Вашего труда, потребовавшего от Вас такого долготерпения и таких усилий» [21]; «Радуюсь Вашей радости – работа оценивается доброжелательно, ею интересуются знатоки дела, Вы взволнованы этим и (кто знает!), может быть, подумываете о новых трудах» [22]).

В начале 1966 г. Т.Н. Барковская собралась побывать в Москве и поставила об этом в известность К.А. Фебина, спрашивая, не сможет ли он встретиться с ней. На этот ее вопрос К.А. Фебин ответил, что он «охотно по-видался бы и потолковал бы», но – «вот как сложились сейчас обстоятельства»: «Живу я постоянно на даче. В городе сейчас бываю трижды в неделю, но домой заезжаю не чаще одного раза – на час-другой. В остальные наезды занят процедурами у врача – и только. Иначе разбивались бы еще два дня, а Вы ведь и по себе, наверное, знаете, что дней в неделе не хватает! В Союзе не бываю вовсе (он, к сожалению, бывает у меня) <...> Все-таки вот мой телефон. В четверг 13-го я буду дома, примерно от 2-х до 4-х часов. Затем во вторник 18-го, в те же часы <...> Если пребывание Ваше в Москве будет длиться до этих дней, то нам удастся поговорить по телефону, а может быть – Вас не затруднит и заглянуть ко мне – Лаврушинский, 17 – это наискосок от Третьяковской галереи» [23]. Как нам известно из более позднего письма Т.Н. Барковской к дочери писателя, эта ее московская встреча с К.А. Фебиным не состоялась. Что касается телефонного разговора – был ли он или нет, сведений об этом не сохранилось.

Два последних письма К.А. Фебина в Куйбышев почтальон принес в феврале 1974 и в декабре 1975 г., причем первое из них было написано от имени писателя его секретарем. На этом переписка Т.Н. Барковской с К.А. Фебиным завершилась, но не завершился сюжет под условным названием «письма К.А. Фебина к Т.Н. Барковской», имевший свое «музейное» продолжение.

Еще в июле 1971 г. Т.Н. Барковская обратилась в Куйбышевский литературный музей с просьбой принять на хранение находящиеся у нее письма К.А. Фебина к ней, что музей и сделал в январе следующего, 1972 г. В октябре 1976 г. Т.Н. Барковская вернулась к теме переданных на хранение писем, сообщив, что у нее «есть ряд писем, которые я хотела бы присоединить к письмам К.А. Фебина (еще получила от него одно в этом году<sup>4</sup>)». Эти письма писателя были также приняты в музей на постоянное хранение.

А точку в этом сюжете поставила небольшая переписка Т.Н. Барковской и музея с дочерью писателя, Н.К. Фебиной, имевшая место уже в 1980-е гг. Осенью 1980 г. последняя обратилась вначале к Т.Н. Барковской, а потом и в музей с просьбой прислать ей фотокопии писем для издания эпистолярного наследия К.А. Фебина. Видимо, эти копии были высланы ей, после чего Н.К. Фебина снова написала Т.Н. Барковской, сообщив, что она «думает включить несколько писем к ней» [24] в собрание сочинений писателя и поэтому просит прислать несколько необходимых справок для комментариев. Отвечая на это письмо, Т.Н. Барковская еще раз вернулась в воспоминаниях на четверть века назад, во вторую половину 1950-х гг., когда началось ее общение с К.А. Фебиным, и рассказала о том, что, приехав в Куйбышев на Горьковскую конференцию, писатель «пробыл в Куйбышеве дней пять, много выступал в институтах, начав с выступления в драматическом театре. Еще я слышала, что он ходил один на Волгу, в галошах, так уже было сыро. Рукопись я ему передала, как было договорено, в театре» [25]. В своем последнем письме в Куйбышев Н.К. Фебина поблагодарила Т.Н. Барковскую за подробный рассказ и выразила сожаление, что, так как «самое большое и интересное письмо Константина Александровича уже вошло в книгу “Писатель, искусство, время”, в том письме его уже поместить нельзя» [26].

<sup>4</sup> Скорее всего, имеется в виду декабрьское письмо 1975 г.

## Список источников и литературы

1. Барковская Т.Н. Начало большого пути. Историческая хроника о самарском периоде жизни В.И. Ленина. Куйбышев : Куйб. кн. изд-во, 1964. 280 с.
2. Самарский литературный музей. Книга поступлений (далее – СЛМ. КП) – 5311. Письмо К.А. Федина Т.Н. Барковской.
3. СЛМ. КП-5223. Письмо К.А. Федина Т.Н. Барковской.
4. СЛМ. КП-5244. Письмо К.А. Федина Т.Н. Барковской.
5. СЛМ. КП-5224. Письмо К.А. Федина Т.Н. Барковской.
6. СЛМ. КП-5225. Письмо К.А. Федина Т.Н. Барковской.
7. Федин К.А. Собр. соч. : в 10 т. Т. 9: Писатель. Искусство. Время. М. : Худож. лит., 1973. 609 с.
8. СЛМ. КП-5312. Письмо К.А. Федина Т.Н. Барковской.
9. СЛМ. КП-5597. Письмо К.А. Федина Т.Н. Барковской.
10. СЛМ. КП-5315. Письмо К.А. Федина Т.Н. Барковской.
11. СЛМ. КП-5640. Письмо К.А. Федина Т.Н. Барковской.
12. СЛМ. Б/н. Письмо К.А. Федина Т.Н. Барковской.
13. СЛМ. КП-5313. Письмо К.А. Федина Т.Н. Барковской.
14. СЛМ. КП-5227. Письмо К.А. Федина Т.Н. Барковской.
15. СЛМ. КП-5226. Письмо К.А. Федина Т.Н. Барковской.
16. СЛМ. КП-5229. Письмо К.А. Федина Т.Н. Барковской.
17. СЛМ. КП-5230. Письмо К.А. Федина Т.Н. Барковской.
18. СЛМ. КП-5231. Письмо К.А. Федина Т.Н. Барковской.
19. СЛМ. КП-5232. Письмо К.А. Федина Т.Н. Барковской.
20. СЛМ. КП-5233. Письмо К.А. Федина Т.Н. Барковской.
21. СЛМ. КП-5234. Письмо К.А. Федина Т.Н. Барковской.
22. СЛМ. КП-5235. Письмо К.А. Федина Т.Н. Барковской.
23. СЛМ. КП-5236. Письмо К.А. Федина Т.Н. Барковской.
24. СЛМ. НВ-5577/2.
25. СЛМ. НВ-5578.
26. СЛМ. НВ-5575/1.

## Сведения об авторе

**Перепелкин Михаил Анатольевич**, доктор филологических наук, профессор Самарского национального исследовательского университета имени академика С.П. Королева.

E-mail: mperpelkin@mail.ru

Дата поступления статьи: 20.04.2026

Одобрено: 19.05.2026

Дата публикации: 26.06.2026

## Для цитирования

**Перепелкин М.А.** Письма К.А. Федина к Т.Н. Барковской // Самарский архивист : научный альманах. 2026. № 2 (14). С. 67–72.

# Материалы к биографии

## Materials for the Biography

УДК 929

**КАЗАЧЬЯ РОДОСЛОВНАЯ АКАДЕМИКА МЕДИЦИНЫ  
ЗИНАИДЫ ВИССАРИОНОВНЫ ЕРМОЛЬЕВОЙ**

**COSSACK PEDIGREE OF ACADEMICIAN OF MEDICINE  
ZINAIDA VISSARIONOVNA ERMOLYEVA**

**В.В. Быстров**

Семейный стоматологический центр «Диал-Дент»  
(Москва, Россия)

**V.V. Bystrov**

Dial-Dent Family Dental Center  
(Moscow, Russia)

**А.В. Горшенин**

Институт истории естествознания и техники  
имени С.И. Вавилова РАН  
(Москва, Россия)

**A.V. Gorshenin**

S.I. Vavilov Institute for the History of Science  
and Technology of the Russian Academy of Sciences  
(Moscow, Russia)

**Аннотация.** Представленная статья посвящена реконструкции родословной ученого-микробиолога академика медицины З.В. Ермольевой. В качестве источников выступили неопубликованные документы Российского государственного военно-исторического архива, Центрального государственного исторического архива Санкт-Петербурга, региональных архивов Ростовской и Волгоградской областей, а также польского архива г. Кельце и личного архива племянницы ученой – Татьяны Евгеньевны Кейваловой. Кроме того, привлекались опубликованные источники (памятные книжки, хроника). Предпринята попытка установить имена родственников ученой по прямой нисходящей линии, охарактеризовать их образование и определить род деятельности. Удалось проанализировать персоналии предков З.В. Ермольевой в пяти поколениях, а также проследить географию семьи, перемещения ее отдельных представителей.

**Abstract.** The presented article is devoted to the reconstruction of the pedigree of the microbiologist, academician of medicine Z.V. Ermolyeva. The sources were unpublished documents from the Russian State Military Historical

Archive, the Central State Historical Archive of St. Petersburg, the regional archives of the Rostov and Volgograd regions, as well as the Polish archive of Kielce and the personal archive of the scientist's niece, Tatyana Evgenievna Keivalova. In addition, published sources (memoirs, chronicles) were involved. An attempt is being made to identify the names of the scientist's relatives in a direct descending line, to characterize their education and to determine the type of activity. It was possible to analyze the personalities of Z.V. Ermolyeva's ancestors in five generations, as well as trace the geography of the family and the movements of its individual representatives.

**Ключевые слова:** история науки, научные семьи, биография ученого, генеалогия ученого, генеалогия, родословная, З.В. Ермольева, Ермольевы.

**Keywords:** history of science, scientific families, biography of a scientist, genealogy of a scientist, genealogy, pedigree, Z.V. Ermolyeva, the Ermolyevs.

Известный советский микробиолог, доктор медицинских наук, профессор, заслуженный деятель науки РСФСР Зинаида Виссарионовна Ермольева (1897–1974) внесла неоценимый вклад в развитие советской науки. Ее жизнь и научная деятельность в последние годы всё чаще становятся предметом специальных исследований [1; 2], в том числе выполненных нами [3; 4].

Вместе с тем в тени исследовательского интереса оказалась интересная и совершенно неизученная страница биографии ученой – ее родословная. В постсоветский период всё больше людей стали интересоваться своей генеалогией, развернулся ряд направлений в этой деятельности. Последние годы характеризуются появлением исследовательских работ, посвященных изучению генеалогии отечественных ученых [5–7].

В данной статье предпринята попытка восстановить родословную замечательно-го советского микробиолога (рис. 1), а также проследить вклад нескольких поколений ее предков-казаков в историю нашей страны. Учитывая значительный хронологический охват, нами рассматриваются только прямые предки З.В. Ермольевой, без описания судебных их братьев и сестер.

Установленная нами родовая ветвь Зинаиды Виссарионовны ведет свой отсчет от казака **Сафрона Ермольева**, родившегося около 1758 г. в станице Арчадинской Войска Донского. У него было как минимум двое сыновей – Михаил и Иван, родившихся в 1778 [8, л. 202 об.] и 1780 гг. [9, л. 9; 10, л. 38 об.]

соответственно. Годы рождения были вычислены по их послужным спискам и списку майорам Войска Донского. Все представители рода Ермольевых были грамотными, получая начальное домашнее образование.

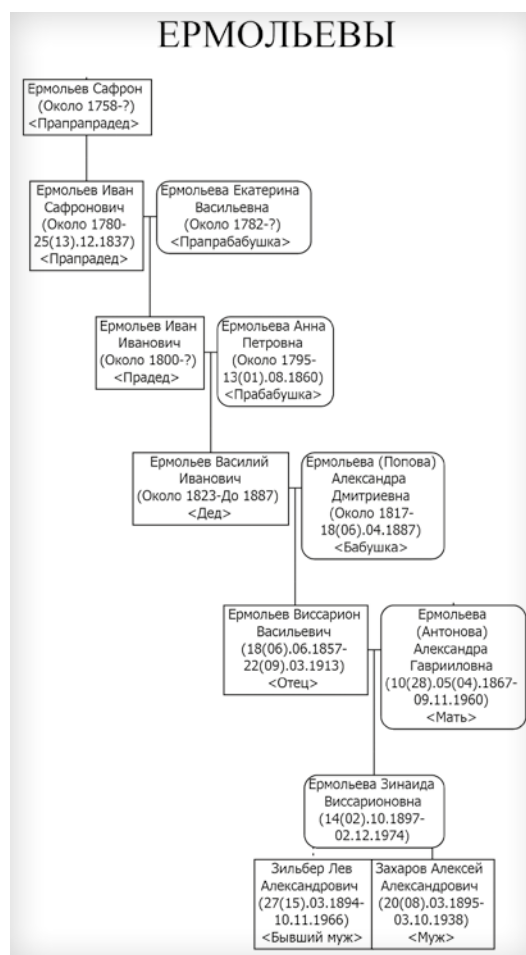


Рисунок 1. Генеалогическая ветвь прямых предков З.В. Ермольевой (составлена В.В. Быстровым)

**Иван Сафронович Ермольев** (1780–1837) почти 30 лет своей жизни отдал военной службе в казачьем войске на благо Отечества. Начав служить еще при императоре Павле I в 1801 г., участвуя в знаменитом походе донских казаков на Индию, он вышел в отставку уже в царствование Николая I, в 1828 г., пройдя путь от казака до войскового старшины [9, л. 9; 10, л. 38 об.].

Иван Сафронович получил статус дворянина на основании указа императора Павла I «О уравнивании чинов Войска Донского с регулярными войсками», изданного в 1798 г., согласно которому для казачества вводились армейские чины и офицерские звания с автоматическим присвоением дворянского титула. Будучи произведенным в марте 1812 г. в чин хорунжего [10, л. 38 об.], он тем самым получил потомственное дворянство.

И.С. Ермольев принимал участие в Отечественной войне 1812 г. и заграничных походах русской армии, неоднократно проявляя мужество и героизм на поле боя. Так, в составе Донского казачьего Мельникова 4-го полка хорунжий И.С. Ермольев отличился в Тарутинском бою, где был примером своим подчиненным, опрокидывая неприятельские силы и взяв в плен полковника. При этом сам был ранен вражеской пикой в бок. За героизм, проявленный в сражении у Тарутино, И.С. Ермольев был награжден М.И. Кутузовым орденом Святой Анны 3-й степени [11, л. 33 об.].

В ноябре 1812 г. на большой дороге от Смоленска к Красному казакам под руководством Ивана Сафроновича удалось разбить неприятельские колонны, отбить у них четыре орудия и пленить четырех генералов и значительное число офицеров и нижних чинов. За проявленное мужество и отвагу И.С. Ермольев был удостоен следующего чина – сотника [12, л. 54 об.].

Героически проявил себя И.С. Ермольев и в заграничных походах русской армии, пройдя Пруссию и Францию, принимая участие в крупнейших боях. За отличие, проявленное Иваном Сафроновичем в сражениях 22 и 23 февраля 1814 г. при селении Краон, а так-

же при г. Лаоне 25 и 26 февраля 1814 г., он был награжден орденом Святого Владимира 4-й степени с бантом [13, с. 71].

Успешной была не только военная, но и семейная жизнь И.С. Ермольева. В 1799 г. он женился на семнадцатилетней казачьей дочери Екатерине Васильевне, у них родилось четверо детей: сыновья Иван и Филипп, дочери Наталья [10, л. 49] и Елизавета [15, с. 67].

Старший сын, **Иван Иванович Ермольев** (1800–?), служил казаком, проживал в станице Арчадинской земли Войска Донского. Женился на Анне Петровне, которая была старше его на 5 лет [14, л. 201 об.]. У пары родилось трое сыновей: Василий, Федор и Григорий.

**Василий Иванович Ермольев** (1823–?) по всеобщей воинской повинности казаков в 1842 г. был призван на службу. В чине казака он стал писарем военных дел станицы Арчадинской [15, с. 62]. Спустя два года был зачислен в штат писарей Дежурства 3-го военного округа Войска Донского и в 1845 г. «за усердную службу и хорошее поведение произведен в урядники» [15, с. 62]. С этого периода он числился казаком станицы Качалинской 2-го Донского округа.

В.И. Ермольев принимал участие в Крымской (Восточной) войне. С начала войны он служил в составе 38-го Донского казачьего полка под командованием Я.И. Желтоножкина. О самоотверженной и храброй службе казаков этого полка в феврале 1854 г. в своем рапорте сообщал начальник войск Маловалахского отряда генерал-лейтенант П.П. Липранди командующему войсками 3-го, 4-го и 5-го корпусов князю М.Д. Горчакову [16, л. 24–25]. С апреля 1854 г. и до конца войны Василий Иванович воевал в составе 11-го Донского казачьего полка под командованием полковника Харитоновна [15, с. 62]. Этот полк принимал участие в сражении против турок, состоявшемся в июне 1854 г. у р. Чолок на Кавказском театре войны. За проявленное мужество и успех в сражении казачье воинское подразделение было удостоено знака отличия – полкового Георгиевского знамени [17, с. 85]. За участие в Восточной войне 1853–1856 гг. Василий Иванович был

награжден памятной бронзовой медалью [15, с. 62].

В 1859 г. он служил в составе 26-го полка под командованием Евсигнеева, который тогда был расквартирован в Кутаисской губернии (на территории Грузии) [15, с. 62].

Василий Иванович женился на Александре Дмитриевне (в девичестве Поповой), которая была старше его на 6 лет [18, л. 154 об., 155]. В их семье появилось на свет трое сыновей: Михаил, Виссарион и Евлампий. Дату смерти В.И. Ермольева установить не удалось, но в записи метрической книги о смерти его супруги в 1887 г. она значилась вдовой [18, л. 154 об., 155].

Средний сын Виссарион и станет отцом известной ученой-микробиолога. **Виссарион Васильевич Ермолев** появился на свет 6 июня (по новому стилю 18 июня) 1857 г. В его послужных списках, а нами их выявлено три, указан неверный год рождения – 1859, в этот год родился его брат Евлампий, который был младше Виссариона на два года [15, с. 63]. Свою службу Виссарион Васильевич начал казаком в январе 1876 г. В мае 1879 г. был зачислен в Донской казачий № 15 полк, расквартированный в г. Томашов Люблинской губернии. Так как к этому времени в Российской империи была введена всеобщая воинская повинность, Виссарион Васильевич был зачислен вольноопределяющимся 3-го разряда после завершения общего шестилетнего обучения. В июне 1881 г. он был произведен в чин урядника и по выслуге срока службы исключен из полка [19, л. 30 об.].

С сентября 1881 г. по август 1884 г. В.В. Ермолев обучался в Елисаветградском кавалерийском юнкерском училище. Он окончил училище по второму разряду и приказом по войскам Одесского военного округа был произведен в подхорунжие.

В августе 1884 г. Виссарион Васильевич прибыл на службу в 15-й Донской казачий полк, где был назначен делопроизводителем по хозяйственной части [19, л. 32]. Тогда же в этом полку проходил службу сотник (с 1885 г. – подъесаул) Гавриил Иванович Антонов, ставший впоследствии тестем Виссариона Васильевича.

Около 1889 г. В.В. Ермолев женился на дочери подъесаула Г.И. Антонова – Александре (1867–1960), которая была на 10 лет младше своего супруга [20, л. 3 об.]. По тем временам Александра Гавриловна была весьма образованной девушкой: в период 1876–1884 гг. она успешно обучалась в Усть-Медведицкой женской гимназии, которую окончила с золотой медалью [21, л. 37]. Александре Гавриловне повезло, поскольку в период ее учебы станица Усть-Медведицкая Донского казачьего войска была центром среднего образования: женская гимназия открылась в 1874 г. на базе существовавшей здесь с 1871 г. прогимназии. В период контрреформ Александра III она будет преобразована в женское четырехклассное училище, чем будет ликвидировано среднее образование в станице.

В браке у Виссариона Васильевича и Александры Гавриловны появилось шестеро детей: Елена, Александр, Евгений, Зинаида, Борис и Георгий. В связи с тем, что глава семьи в эти годы перемещался по военной службе, дети рождались в разных местностях, так как супруга сопровождала его повсюду.

В период 1890–1893 гг. Виссарион Васильевич служил в Донском казачьем № 14 полку, расквартированном в г. Мехов Келецкой губернии. В этот период в г. Кельцы родилась его старшая дочь Елена [22, л. 173 об., 174], а затем в г. Мехов появился на свет сын Александр [23, л. 7 об., 8]. Здесь глава семьи занимал место делопроизводителя полкового суда [24, с. 166].

В 1894–1895 гг. В.В. Ермолев служил в Ростове-на-Дону, где войсковым наказным атаманом, согласно просьбе, был назначен на должность казначея-бухгалтера Ростово-Нахичеванского-на-Дону городского полицейского управления [20, л. 2 об.]. Вероятнее всего, здесь и родился сын Евгений.

В 1896–1898 гг. Ермолев проходил службу в г. Щучин Ломжинской губернии, в Донском казачьем № 4 полку, где занимал должность делопроизводителя, а затем и казначея полкового суда. На этот период пришлось проведение первой всероссийской переписи населения Российской империи, в которой принял

участие и Виссарион Васильевич, будучи членом Щучинской уездной переписной комиссии [25, с. 140].

Именно здесь 2 (14) октября 1897 г. и появилась на свет будущая «госпожа Пенициллин» – дочь Зинаида [26, л. 95 об., 96] (фото 1).

С 1899 г. Виссарион Васильевич будет служить в области Войска Донского: сначала в Нижне-Чирской местной команде, затем приставом хутора Калача 2-го Донского округа, а впоследствии станичным атаманом в станице Качалинской. Здесь родились его сыновья Борис [27, л. 7 об., 8] и Георгий [28, л. 46 об., 47].

Находясь на службе в Донском казачьем № 5 полку, в октябре 1905 г. в г. Велюнь Калишской губернии Виссарион Васильевич был уволен по болезни в чине войскового старшины с «мундиром и пенсией» [15, с. 63]. В 1911 г. семья Ермольевых переехала из станицы Ка-

чалинской 2-го Донского округа во вновь образованную станицу Самсоновскую Усть-Медведицкого округа, расположенную на расстоянии около 60 км от железнодорожной станции Арчеда [29, л. 423, 423 об.].

Учитывая, что единственным доходом многодетной семьи Ермольевых была только пенсия ее главы (в размере 427 руб. в год), жили они довольно скромно. Поэтому, когда приходил черед отправлять детей учиться, Виссарион Васильевич подавал прошения предводителю дворянства области Войска Донского в выдаче ему удостоверения, что семья, кроме пенсии ее главы, иных доходов не имеет, чтобы получить возможность определить детей учиться бесплатно. В 1909 г. такое удостоверение было получено для определения дочери Зинаиды на бесплатное содержание в Мариинском Донском институте [30, л. 7–7 об.] (фото 2, а, б) и для отправки сына Бориса в Донской пригготовительный пансион [30, л. 159–160].

В.В. Ермольев умер от чахотки 9 (22) марта 1913 г. на хуторе Фролов станицы Кременской Усть-Медведицкого округа в возрасте 55 лет. Похоронили его на приходском кладбище 11 (24) марта 1913 г. [31, л. 129 об., 130].

Резюмируя, следует отметить, что благодаря привлечению архивных и опубликованных источников удалось установить персоналии прямых предков известного советского ученого-микробиолога академика медицины З.В. Ермольевой, по праву называвшую себя донской казачкой, в пяти поколениях. Даже небольшой обзор судеб нескольких представителей рода Ермольевых позволяет показать, насколько преданно служили они своей Родине. Предки ученой сражались на полях Отечественной и Крымской (Восточной) войн. По сути, эту жертвенность, честность службы и преданность выбранному делу унаследует и Зинаида Виссарионовна, проявляя их в своей многогранной научно-организаторской и педагогической деятельности в советский период истории и, в частности, в годы Великой Отечественной войны. Подобно своим казачьим предкам, она будет настоящим патриотом своей страны.



Фото 1. Зинаида Ермольева с матерью Александрой Гавриловной Ермольевой (в девичестве Антоновой). 1908 г. Личный архив Т.Е. Кейваловой – племянницы З.В. Ермольевой



7. Нилогов А.С. Документальная реконструкция родословной Н.Ф. Катанова // Сохранение и развитие языков и культур коренных народов Сибири : материалы V Междунар. науч. конф., посвящ. 160-летию со дня рождения выдающегося востоковеда, тюрколога Н.Ф. Катанова. Абакан : Хакасский НИИЯЛИ, 2022. С. 76–81.
8. Государственный архив Ростовской области (далее – ГАРО). Ф. 344. Оп. 1. Д. 213.
9. ГАРО. Ф. 344. Оп. 1. Д. 344а.
10. ГАРО. Ф. 344. Оп. 1. Д. 269.
11. Российский государственный военно-исторический архив (далее – РГВИА). Ф. 103. Оп. 1/208в, св. 55. Д. 4.
12. РГВИА. Ф. 103. Оп. 1/208а, св. 0. Д. 8.
13. *Корягин С.В.* Заграничный поход 1813–1814 гг. (зима 1814 г.). М. : Древлехранилище, 2021. 605 с.
14. ГАРО. Ф. 803. Оп. 1. Д. 189.
15. *Корягин С.В.* Генеалогия и семейная история Донского казачества. Вып. 102. М. : Русаки, 2012. 256 с.
16. ГАРО. Ф. 344. Оп. 1. Д. 757.
17. Казачьи войска (хроники гвардейских казачьих частей помещены в книге «Императорская гвардия»)/ под ред. В.К. Шенк ; сост. В.Х. Казин. СПб. : Тип. В.Д. Смирнова, 1912. 462 с.
18. Государственный архив Волгоградской области (далее – ГАВО). Ф. 338. Оп. 78. Д. 10.
19. ГАРО. Ф. 344. Оп. 1. Д. 3824.
20. ГАРО. Ф. 301. Оп. 28. Д. 974.
21. ГАВО. Ф. 16. Оп. 1. Д. 5.
22. Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга (ЦГИА СПб). Ф. 19. Оп. 128. Д. 177.
23. Archiwum Państwowe w Kielcach (Государственный архив в г. Кельце). Метрическая книга Святопокровской церкви г. Мехов. 1892 г.
24. Памятная книжка Келецкой губернии на 1892 год. Кельцы : Тип. губ. правл., 1892. 222 с.
25. Памятная книжка Ломжинской губернии на 1897 год. Ломжа : Тип. губ. правл., 1897. 368 с.
26. ЦГИА СПб. Ф. 19. Оп. 128. Д. 405.
27. ГАВО. Ф. 338. Оп. 78. Д. 21.
28. ГАВО. Ф. 338. Оп. 78. Д. 24.
29. ГАРО. Ф. 301. Оп. 8. Д. 2063.
30. ГАРО. Ф. 410. Оп. 1. Д. 938.
31. ГАВО. Ф. 338. Оп. 57. Д. 23.

## Сведения об авторах

**Быстров Виктор Васильевич**, врач Семейного стоматологического центра «Диал-Дент» (г. Москва), генеалог рода Ермольевых.

E-mail: [bvv2707@mail.ru](mailto:bvv2707@mail.ru)

**Горшенин Александр Владимирович**, кандидат исторических наук, доцент, старший научный сотрудник отдела истории физико-математических наук Института истории естествознания и техники имени С.И. Вавилова РАН.

E-mail: [aleksandr\\_gorshenin@rambler.ru](mailto:aleksandr_gorshenin@rambler.ru)

Дата поступления статьи: 05.03.2026

Одобрено: 19.05.2026

Дата публикации: 26.06.2026

## Для цитирования

**Быстров В.В., Горшенин А.В.** Казачья родословная академика медицины Зинаиды Виссарионовны Ермольевой // Самарский архивист : научный альманах. 2026. № 2 (14). С. 73–79.

# Публикация документов

## Documents Publishing

УДК 327

### СОВЕТСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ НА НАУЧНЫХ МЕРОПРИЯТИЯХ В ИНДИИ В 1950–1960-е гг. (К 55-ЛЕТИЮ ДОГОВОРА О МИРЕ, ДРУЖБЕ И СОТРУДНИЧЕСТВЕ МЕЖДУ СССР И ИНДИЕЙ)

### SOVIET SPECIALISTS AT SCIENTIFIC EVENTS IN INDIA IN THE 1950s–1960s (TO THE 55<sup>TH</sup> ANNIVERSARY OF THE TREATY OF PEACE, FRIENDSHIP AND COOPERATION BETWEEN THE USSR AND INDIA)

**Аннотация.** Публикация посвящена одному из аспектов индийско-советского сотрудничества в 1950–1960-е гг. – научно-техническому обмену информацией. Индия, получив суверенитет и начав независимый внешнеполитический курс, стала проводить на своей территории международные выставки, конференции, симпозиумы и т. д. Предлагаемые к публикации документы представляют собой отчеты об участии советских специалистов – сотрудников научно-исследовательских институтов трех отраслей промышленности: химической, легкой и нефтеперерабатывающей – в научных мероприятиях, организуемых Индией.

**Abstract.** This publication focuses on one aspect of Indian-Soviet cooperation in the 1950s and 1960s: the exchange of scientific and technical information. After gaining sovereignty and embarking on an independent foreign policy, India began hosting international exhibitions, conferences, and symposiums. The documents presented in this publication are reports on the participation of Soviet specialists from research institutes in three industries: chemical, light, and oil refining, in scientific events organized by India.

**Ключевые слова:** СССР, Индия, советско-индийские отношения, сотрудничество, командировка, международная выставка, симпозиум.

**Keywords:** USSR, India, Soviet-Indian relations, cooperation, business trip, international exhibition, symposium.

Экономические, политические и культурные русско-индийские связи имеют многовековую историю. Начало их обычно относят ко времени путешествия Афанасия Никитина, совершенного во второй половине XVI в. С XVII в. индийские купцы вели торговлю в Москве, Ярославле и других городах России, а в г. Астрахани была основана индийская колония, которая просуществовала более двух столетий и способствовала расширению экономических и культурных свя-

зей России не только с Индией, но и другими странами Востока [1]. Однако с началом английской колонизации Индии приток индийских купцов в Российскую империю полностью прекратился.

После Октябрьской революции британские власти не допускали партнерства Индии и СССР, в результате чего страны не получали достоверной информации друг о друге. Ситуация стала меняться только после получения Индией суверенитета<sup>1</sup> [2].

<sup>1</sup> Закон о независимости Индии вступил в силу 15 августа 1947 г.

Официально дипломатические отношения между странами были установлены 13 апреля 1947 г., за несколько месяцев до официального провозглашения независимости Индии: «Стремясь к сохранению и дальнейшему укреплению дружественных отношений, существующих между СССР и Индией, Правительство СССР и Правительство Индии решили обменяться дипломатическими представительствами в ранге посольств» [3]. Однако советско-индийские отношения на начальном этапе (до середины 1950-х гг.) были прохладными. Советское руководство скептически отнеслось к передаче британской власти Индии: сомнения вызывали англичане, занимающие должности дипломатических служащих и гражданских чиновников, присутствие иностранного капитала, членство в британском Содружестве наций [4, с. 11–18]. Однако новое государство смогло показать свою самостоятельность во внешней политике, кроме того, 26 января 1950 г. вступила в силу Конституция Индии, превратившая ее в суверенную демократическую республику. С этого времени в советско-индийских отношениях наметились тенденции к сближению и установлению торгово-экономических связей. Основой двустороннего сотрудничества стран послужила приверженность первого премьер-министра Дж. Неру<sup>2</sup> социалистическому пути развития экономики. По аналогии с СССР Индия взяла на вооружение утверждаемые правительством пятилетние планы развития экономики.

Первым послом СССР в Индии стал К.В. Новиков<sup>3</sup>, уже весьма опытный дипломат. Посольство СССР в Индии и лично К.В. Новиков своей скрупулезной профессиональной информационно-аналитической работой способствовали положительным решениям

советского руководства в установлении новых контактов в этой стране [5].

Первым послом Индии в СССР была назначена В.Л. Пандит<sup>4</sup>, сестра Дж. Неру, однако особых дипломатических успехов в Москве она не достигла [6]. Более благосклонно был принят второй посол, Р. Сарвепалли<sup>5</sup> – ученый с мировым именем, философ, имевший репутацию борца за национальную независимость, сразу заявивший цель своего пребывания – способствовать стремлению Индии установить с СССР добрые и тесные отношения. Р. Сарвепалли дважды (в январе 1950 г. и в апреле 1952 г.) встречался с И.В. Сталиным, что вызвало в дипломатических кругах огромный интерес [7].

После смерти И.В. Сталина в 1953 г. произошло заметное улучшение в отношениях между Советским Союзом и Индией. В августе 1953 г. председатель Совета Министров СССР Г.М. Маленков в речи на заседании Верховного Совета РСФСР особо остановился на политике Индии и отношениях Советского Союза с ней и выразил надежду, что отношения между странами будут впредь развиваться и крепнуть, ключом к этому послужит дружественное сотрудничество [8].

12 декабря 1953 г. между Индией и СССР были заключены торговое соглашение и соглашение об оказании технической помощи Индии [9]. В Индии открылись советские торговые представительства, СССР признал рупию в качестве международной валюты. Соглашение о регулярном судоходстве от 6 апреля 1956 г. определило режим судоходства, дающий возможность перевозить товары на собственных судах между портами СССР и Индии [9; 10].

В период 1957–1960 гг. был заключен ряд советско-индийских соглашений, в результате которых на базе советских технологий создавались предприятия тяжелой промышленности,

<sup>2</sup> **Неру Джавахарлал** (1889–1964) – индийский государственный, политический и общественный деятель. Два раза посещал СССР – в 1927 г. и в 1955 г. Был лидером левого крыла индийского национально-освободительного движения. Под наставничеством Махатмы Ганди стал председателем Индийского национального конгресса, а в дальнейшем, после обретения страной независимости, – первым премьер-министром Индии. Отец Индиры Ганди.

<sup>3</sup> **Новиков Кирилл Васильевич** (1905–1983) – советский дипломат. Чрезвычайный и полномочный посол СССР в Индии в 1947–1953 гг.

<sup>4</sup> **Неру Пандит Виджая Лакшми** (1900–1990) – индийский дипломат и политик, сестра премьер-министра Индии Дж. Неру. Посол Индии в СССР в 1947–1949 гг.

<sup>5</sup> **Сарвепалли Радхакришнан** (1888–1975) – индийский философ, общественный и государственный деятель. Посол Индии в СССР в 1949–1952 гг.

горно-шахтного оборудования, оптического стекла, например, Соглашение о сотрудничестве в строительстве предприятий тяжелой промышленности и предоставлении долгосрочного кредита Индии от 9 ноября 1957 г., Соглашение о сотрудничестве в строительстве государственных предприятий медицинской промышленности в Индии от 29 мая 1959 г. и др. [10]. По проекту советских инженеров была построена ТЭС в Нейвели, первый металлургический завод в Бхилаи и др. Кроме того, СССР стоял у истоков создания нефтеперерабатывающей промышленности Индии [10].

Таким образом, в 1950–1960-е гг. СССР смог оказать значительное влияние на развитие базовых отраслей промышленности Индии, что существенно снизило ее зависимость от Запада. В целом, с 1955 г. до конца 1960-х гг. СССР предоставил Индии кредиты на общую сумму в 1,5 млрд долларов и помог построить десятки крупных предприятий в ключевых сферах ее экономики: металлургии, энергетике, машиностроении, нефтехимии. Кроме того, Индия стала самым крупным некоммунистическим торговым партнером СССР [11, с. 616–622].

Важным этапом в развитии индийско-советских отношений стал визит Неру в СССР 7–24 июня 1955 г., в ходе которого он провел переговоры с первым секретарем ЦК КПСС Н.С. Хрущевым и председателем Совета Министров СССР Н.А. Булганиным. Помимо встреч с советскими лидерами, Дж. Неру в сопровождении И. Ганди<sup>6</sup> совершил поездку по стране и выступил на массовом митинге на стадионе в Москве. В ноябре 1955 г. Н.С. Хрущев и Н.А. Булганин нанесли ответный визит в Индию<sup>7</sup> [11, с. 621].

9 августа 1971 г., на фоне обострения отношений Индии и Пакистана, был подписан советско-индийский договор о мире, дружбе и сотрудничестве между Москвой и Дели. Договор заключался на 20 лет и стал основой укрепления разносторонних связей и одним из крупнейших факторов мира и стабильности в Азии. После заключения этого договора по-

явилась, в частности, советско-индийская программа укрепления регионального и глобального мира и безопасности.

В сентябре 1971 г. И. Ганди посетила СССР с официальным визитом. После визита генерального секретаря ЦК КПСС Л.И. Брежнева в Индию в 1973 г. последовало Соглашение о дальнейшем развитии торгово-экономического сотрудничества между СССР и Индией.

Очередным этапом в развитии советско-индийских связей стали Долгосрочная программа сотрудничества, составленная в марте 1979 г., и Соглашение от 10 декабря 1980 г., которые делали основной упор на увеличение мощностей в угольной промышленности, нефтедобыче и электроэнергетике. К началу 1980-х гг. при содействии СССР в Индии было введено в строй более 55 крупных объектов. Еще 20 находились в стадии строительства и проектирования. Эти предприятия составили основу государственного сектора экономики, оказали существенное влияние на процесс индустриализации страны [4, с. 21].

СССР активно помогал Индии, обучая в высших политехнических учебных заведениях и обеспечивая стажировками на ведущих предприятиях промышленности СССР к концу 1980-х гг. 120 тыс. специалистов. Индийский институт технологии в Бомбее был открыт при помощи СССР, и там одновременно могли обучаться 1200 студентов и 250 аспирантов для подготовки кадров высшей квалификации [4, с. 21].

В Российском государственном архиве в г. Самаре (РГА в г. Самаре) находятся документы, частично освещающие промышленное и экономическое сотрудничество специалистов двух стран в 1950–1960-е гг.

К публикации предлагаются отчеты о командировках, отражающие интерес советских специалистов к международным мероприятиям, проходившим в Индии.

Отчет начальника лаборатории Научно-исследовательского института пластмасс (НИИПМ)<sup>8</sup> Л.А. Игонины посвящен его коман-

<sup>6</sup> Ганди Индира Приядаршини (1917–1984) – индийский политический и государственный деятель, премьер-министр Индии. Дочь первого премьер-министра страны Дж. Неру.

<sup>7</sup> Визит длился 21 день: с 18 по 30 ноября и с 7 по 14 декабря 1955 г.

<sup>8</sup> Институт был создан в апреле 1943 г. на базе Московского экспериментального завода пластических масс в качестве головного научно-исследовательского и проектного института промышленности пластических масс и синтетических смол.

дировке в г. Дели на промышленную выставку (документ № 1). Документ составлен в 1956 г., сроки самой выставки в тексте отчета не указаны. Скорее всего, речь идет о Международной промышленной выставке в Дели, открывшейся 29 октября 1955 г. 13 декабря 1955 г. эту выставку посетили Н.С. Хрущев и Н.А. Булганин во время ответного визита в Индию. Выставка была своего рода отчетом о выполнении пятилетнего плана экономического развития Индии и рассказывала о достижениях ее промышленности. «Многочисленные изделия, модели, карты, фотографии говорят об успехах и достижениях предприятий общественного сектора – таких как завод искусственных удобрений в Синдрии, паровозостроительный завод Читтаранджана, вагоностроительный завод в Перамбуре» [12]. В отдельных павильонах свои достижения представляли зарубежные страны – в выставке приняли участие более 20 стран, в том числе СССР, КНР, США, Англия, ГДР, ФРГ, Польша, Чехословакия, Румыния, Венгрия, Япония, Бирма и др.

Сотрудника НИИПМ Л.А. Игонина выставка интересовала в плане его профессиональной деятельности, в отчете не просто перечислен изученный им ассортимент пластмасс, но и проведен анализ оборудования и автомашин, экспонированных на выставке или находящихся в эксплуатации в посольстве, с целью изучения поведения пластмасс в тропическом климате.

Группа советских специалистов по кожевенному производству, в частности, руководитель лаборатории Центрального научно-исследовательского института кожевенно-обувной промышленности (ЦНИИКП)<sup>9</sup> А.Н. Михайлов, была командирована в Индию в 1958 г. для изучения кожевенного производства (документ № 2). В отчете изложены результаты активной работы А.Н. Михайлова по изучению зарубежного опыта: участие в симпозиуме «Вспомогательные материалы кожевенного производства», изучение деятельности научно-исследовательских учреждений

этого профиля, ознакомление с методами, материалами и оборудованием для выделки кожи, используемыми в Индии, в том числе импортируемыми из других стран.

Сотрудник Новокуйбышевского филиала Государственного проектного и научно-исследовательского института промышленности синтетического каучука «Гипрокаучук»<sup>10</sup> В.В. Кравцов в 1963 г. участвовал в симпозиуме по развитию химической промышленности на базе этилового спирта в Дели (документ № 3). В этом симпозиуме приняли участие представители Индии, СССР и Франции.

Отчеты публикуются в частях, содержащих планы, цели и задачи командировок, описание посещенных предприятий и мероприятий, характеристики вклада участников, выводы и рекомендации, сформировавшиеся по итогам поездки. Не публикуется техническая информация, предназначенная узким специалистам.

Публикация подготовлена в соответствии с «Методическими рекомендациями по публикации архивных документов в печатном виде» (М., 2022). Документы публикуются впервые. Текст передан с учетом современной орфографии и пунктуации, но с сохранением основных стилистических особенностей оригинала. Написания сокращенных слов, дат приведены к единообразию. Общепринятые сокращения не расшифровываются. Неясности текста оговорены в текстуальных примечаниях, недостающие части слов, расшифровки нетрадиционных сокращений заключены в квадратные скобки. Слова, вписанные от руки, выделены курсивом. В необходимых случаях к тексту даются комментарии. Названия географических объектов, иностранных фамилий и фирм даны в транскрипции авторов, к некоторым из них составлены комментарии. Опущенные части текста отмечены отточиями, заключенными в угловые скобки. Сведения о подлинности и способе передачи текста указаны в легенде, которая содержит и поисковые данные документов.

<sup>9</sup> Институт был создан в апреле 1928 г. для разработки теоретических основ производства кожевенно-обувной, дубильно-экстрактовой и кожсырьевой отраслей промышленности.

<sup>10</sup> Филиал был создан в марте 1957 г. и занимался проектированием предприятий промышленности синтетического каучука и производства нефтехимического синтеза.

## Вступительная статья, подготовка текста к публикации и комментарии

**Богданова Елена Сергеевна**, главный специалист отдела изучения и публикации документов Российского государственного архива в г. Самаре.

E-mail: bogdanova-rga@mail.ru

Дата поступления публикации: 30.01.2026

Одобрено: 19.05.2026

Дата публикации: 26.06.2026

## Список литературы

1. *Мейтарева О.Д.* История торговых, культурных и духовных отношений России и Индии с древних времен до конца XIX века // Гуманитарное пространство. 2017. № 3. С. 583–591.
2. *Лунев С.И.* Советско-индийские отношения на начальном этапе их эволюции // Вестник МГИМО-Университета. 2024. № 17 (2). С. 54–72.
3. К установлению дипломатических отношений между Советским Союзом и Индией // Правда. 1947. 14 апр. (№ 90). С. 4.
4. *Черешнева Л.А.* Липецкий край и липчане в строительстве промышленных гигантов Индии (1955–1980-е гг.). Липецк : Липецк. обл. краевед. о-во, 2023. 340 с.
5. *Черешнева Л.А., Черешнева М.С.* «Позитивный нейтраллизм» Индии в оценке советского посла К.В. Новикова (1949 г.) // Новый исторический вестник. 2021. № 4 (70). С. 77–93.
6. *Горошко Г.* Первый посол Индии о СССР // Азия и Африка сегодня. 2002. № 3. С. 60–64.
7. *Горошко Г., Скосырев В.* Сарвапалли Радхакришнан. Философ-идеалист в стране диалектического материализма // Азия и Африка сегодня. 2000. № 4. С. 32–37.
8. Заседание Верховного Совета СССР. Речь Председателя Совета Министров СССР товарища Г.М. Маленкова // Правда. 1953. 9 авг. (№ 221). С. 3.
9. *Зайцев Е.М.* Советско-индийские соглашения // Большая советская энциклопедия : в 30 т. / под ред. А.М. Прохорова. М. : Сов. энцикл., 1976. Т. 24, кн. 1: Собаки – Струна. С. 32–33.
10. *Елистратов А.С.* Историко-экономический анализ отношений СССР/России и Индии (к 75-летию установления дипломатических отношений) // Журнал исторических исследований. 2022. Т. 7, № 3. С. 21–24.
11. *Юрлов Ф.Н., Юрлова Е.С.* История Индии. XX век. М. : Ин-т востоковедения РАН, 2010. 920 с.
12. Пребывание Н.А. Булганина и Н.С. Хрущева в Дели // Красное знамя. 1955. 16 дек. (№ 246). С. 1.

## Для цитирования

Советские специалисты на научных мероприятиях в Индии в 1950–1960-е гг. (к 55-летию договора о мире, дружбе и сотрудничестве между СССР и Индией) / вступ. ст., подг. текста к публ. и коммент. Е.С. Богдановой // Самарский архивист : научный альманах. 2026. № 2 (14). С. 80–98.

№ 1

**Из отчета начальника лаборатории  
Научно-исследовательского института  
пластмасс Л.А. Игонина о командировке  
в Дели на международную промышленную  
выставку**

Москва

1956 г.

В задачи командировки на международную промышленную выставку в г. Дели (Индия) входило:

1. Ознакомление с павильонами международной выставки с целью:

а) выяснения ассортимента пластмасс, используемых в условиях Индии;

б) получения образцов пластмасс и каталогов, экспонированных на выставке.

2. Ознакомление с научно-исследовательскими институтами, расположенными в г. Дели, с целью:

а) ознакомления с научно-исследовательскими работами, проводящимися в Индии в области пластмасс;

б) выяснения используемых в Индии методов испытаний пластмасс применительно к тропическим условиям.

3. Осмотр машин и приборов отечественного производства с целью выяснения характера поведения деталей из пластмасс в условиях Индии.

1. Ознакомление с международной промышленной выставкой.

Ассортимент пластмасс, экспонированных на выставке, очень невелик. Наиболее существенные экспонаты представлены в павильоне Германской Федеральной Республики\*. Фирмой «Ренау-пластик» (г. Ренау, Бавария)\*\* выставлен широкий ассортимент пластмасс, используемых в бытовых целях, в том числе:

а) изделия на основе полихлорвинилового пластиката: шнуры для бытовых целей (на-

ружная оболочка из пластиката, внутри джут, шелк, проволока и др.), которые используются, в частности, для изготовления плетеной мебели; изделия для бытовых целей, отделанные пластикатами разных цветов (чемоданы, дамские сумочки, детские коляски, стулья и проч.); ленты цветные из пластиката с тиснением;

б) арматура кислотостойкая из окрашенного полиэтилена;

в) трубки из силиконового каучука для медицинских целей.

Образцы изделий, экспонированные фирмой, отличаются разнообразной окраской хороших тонов.

Представители фирмы не смогли или не пожелали дать разъяснения относительно типа используемых фирмой пластификаторов и стабилизаторов. Получены подробные фирменные каталоги «Ренау-пластик» и образцы изделий, которые в настоящее время проходят лабораторные испытания.

Фирмой «Сименс» выставлены образцы кабелей, в том числе кабелей с оболочкой из протодура\*\*\*. Кабели с оболочкой из пластмасс (полихлорвиниловый пластикат, полиэтилен) выставлены также голландской фирмой *N. V. Nederlaud Kab. Fab.*

Получены каталоги кабельных изделий обеих фирм.

Двумя индийскими фирмами\*\*\*\* выставлены изделия из фенольно-формальдегидных смол, полистирола и полиэтилена, в том числе изделия электротехнического назначения (розетки, выключатели и проч.) из фенопластов, бытовые изделия из полистирола (портсигары, шкатулки и проч.), сосуды большой емкости и пленка из полиэтилена. Эти изделия изготовлены на индийских заводах из импортного сырья (США, Англия). Изделия из фенопластов невысокого качества по внешнему виду, изделия из полистирола имеют трещины. Мы обратили внимание на широкое использование для

\* Так в документе, правильно – Федеративная Республика Германия.

\*\* Так в документе, правильно – г. Рехау (нем. Rehau), фирма «Рехау-пластик».

\*\*\* Так в документе.

\*\*\*\* Названия фирм вписаны от руки неразборчиво.

освещения павильонов и территорий выставки ламп дневного света. Павильон ГФР\* был освещен светильниками, имевшими стеклянные и пластмассовые отражатели. Светильники с пластмассовыми отражателями имели одну люминесцентную лампу, отражатели выполнены в виде овальных корпусов с тонкими стенками и поперечными перегородками, имевшими усиления. Эти отражатели, по-видимому, изготовлены литьем. <...>

## 2. Ознакомление с научно-исследовательскими институтами, расположенными в г. Дели

Индия располагает значительным числом научно-исследовательских учреждений, в том числе созданных правительством Индии за последние годы и принадлежащих некоторым фирмам (см. приложение № 1\*\*). Наиболее важные химические исследовательские лаборатории расположены в г. Пуне и г. Бомбее (Национальная химическая лаборатория\*\*\*).

В районе г. Дели расположены следующие институты:

1. Национальная физическая лаборатория.
2. Институт индустриальных исследований Рама.

## 3. Центральный институт стандартов.

Тематика этих институтов имеет основной целью разработку методов утилизации дешевых сырьевых ресурсов страны. Национальная физическая лаборатория имеет в своем составе 10 отделений, в том числе:

- а) мер и измерительных приборов;
- б) тепла;
- в) акустики;
- г) прикладной механики;
- д) промышленной физики и др.

Направления работы этой лаборатории весьма многочисленны и в значительной мере выполняются по заданиям государ-

ственных предприятий и частных фирм, которые субсидируют эти работы. Исследований, касающихся пластмасс, в этой лаборатории не ведется.

В институте промышленных исследований представляют интерес работы по утилизации полифенолов из смолы, получающейся при сухой перегонке древесных отходов (см. приложение\*\*\*\*). В институте имеется опытная установка для получения эфира и этилена из спирта, добываемого из *мелассы*<sup>1</sup> сахарного тростника. Эта работа не вышла из стадии опытных исследований. С целью выяснения используемых в Индии методов испытаний пластмасс на стойкость к воздействию тропических условий проведено ознакомление с институтом стандартов в г. Дели.

Выяснилось, что институт не проводит работ в этой области. Работники института заявили, что работы по изучению действия тропического климата на лаки, краски и пластмассы проводятся в национальной химической лаборатории в г. Пуне. Институт стандартов подготовил проект стандарта на методы испытания физико-механических свойств фенопластов. Проект стандарта получен (см. приложение\*\*\*\*).

## 3. Осмотр оборудования и машин, экспонированных в советском павильоне

С целью выяснения состояния деталей из пластмасс произведен осмотр оборудования и автомашин, экспонированных на выставке. Кроме того, произведен детальный осмотр автомашин отечественного производства, находящихся в эксплуатации в советских представительских организациях в г. Дели. Осмотр автомашин, находящихся на выставке, показал, что, как правило, состояние штурвалов на этих машинах неудовлетворительное. Например:

\* Здесь и далее – так в документе, правильно – ФРГ.

\*\* Приложение в деле отсутствует.

\*\*\* Название второй лаборатории вписано от руки неразборчиво.

\*\*\*\* Приложение в деле отсутствует.

\*\*\*\*\* Приложение в деле отсутствует.

а) автосамосвал МАЗ-525 (25 т) – штурвал имеет мелкие трещины на спицах и большую продольную трещину на ободе (по месту стыка);

б) автосамосвал МАЗ-205 (5 т) – состояние штурвала такое же, как и у МАЗ-525;

в) автомобиль ГАЗ-51 (1,5 т) – штурвал имеет мелкие трещины на втулке;

г) автомобиль ЗИС-151 – штурвал имеет мелкие трещины на ободе;

д) автомобиль ЗИС-150 – внешний вид штурвала лучше, чем у других автомашин, трещин нет.

На многих штурвалах грузовых автомашин отмечалась серость и наличие белых вкраплений. Общее впечатление таково, что наибольшее число дефектов имеют штурвалы, установленные на машинах Минского завода, меньше – на машинах Горьковского завода и штурвалы на машинах Московского завода (ЗИС) имеют наименьшее число дефектов.

На других пластмассовых деталях автомашин, экспонированных на выставке, дефектов не обнаружено, исключая машину ГАЗ-51, на которой обнаружена трещина на рукоятке переключения коробки скоростей.

Осмотр автомашин, находящихся в эксплуатации в советском посольстве, показал следующее:

а) легковая автомашина ЗИС-110 (шасси № 508, кузов № 753, выпуск 1947 г.) находится в эксплуатации в Индии с 1950 г., прошла 18 тыс. км, – штурвал имеет большое число трещин по ободу и на спицах;

б) легковая автомашина ЗИМ, находящаяся в эксплуатации с 1952 г., – штурвал совершенно вышел из строя, имеет большое число поперечных и продольных трещин на ободе и спицах, втулка штурвала имеет большие отслоения пластмассы.

4. О некоторых вопросах, касающихся организации производства пластмасс в Индии

По просьбе работников советского павильона состоялась беседа между некоторыми советскими инженерами, командированными на выставку, и представителями Министерства

торговли и промышленности Индии. В результате этой беседы выяснилось, что производства мономеров в настоящее время в Индии нет, фирмы, занятые переработкой пластмасс, работают на сырье, ввозимом из США и Англии. Министерство торговли и промышленности в настоящее время предпринимает меры для организации производства пластмасс в Индии, при этом оно заинтересовано, прежде всего, в организации производства полистирола и полихлорвинила. Представители министерства интересовались вопросом о возможности технической помощи Индии со стороны Советского Союза в организации производства полистирола и полихлорвинила.

<...>

Предложения:

1. Учитывая крайнюю сложность климатических условий Индии и почти полное отсутствие опыта в эксплуатации изделий из пластмасс в этих условиях, необходимо организовать в НИИПМ или другом институте специальную исследовательскую группу для изучения всех вопросов, касающихся поведения пластмасс в тропиках. В составе группы необходимо иметь биологов для проведения микологических испытаний.

2. Необходимо иметь, очевидно, в штате представительства по экономическим связям с границей в г. Дели специалиста с целью изучения вопросов, касающихся поведения лаков, красок и пластмасс в машинах и оборудовании, поставленном в Индию.

3. Особое внимание необходимо уделить разработке новых типов штурвалов для автомашин, устойчивых к воздействию тропических условий, поскольку практика показывает, что существующие штурвалы не отвечают необходимым требованиям.

Начальник  
лаборатории НИИПМ

Л.А. Игонин

РГА в г. Самаре.  
Ф. Р-52. Оп. 1-1. Д. 602. Л. 2–16.  
Подлинник. Машинопись.  
Подпись – автограф.

№ 2

**Из отчета руководителя лаборатории  
Центрального научно-исследовательского  
института кожевенно-обувной  
промышленности А.Н. Михайлова  
и директора Московского завода жестких  
кож Д.Д. Голдобенкова о командировке  
в Индию для изучения кожевенного  
производства**

Не ранее 28 марта 1958 г.

Общие сведения о деятельности группы

В период с 12 по 28 марта 1958 г. в Индии находилась группа советских специалистов по кожевенному производству. В состав группы входили: руководитель лаборатории Центрального научно-исследовательского института кожевенно-обувной промышленности, профессор, доктор технических наук А.Н. Михайлов и директор Московского завода жестких кож инженер Д.Д. Голдобенков. Группа получила следующие задания:

а) принять участие в работе симпозиума «Вспомогательные материалы кожевенного производства»;

б) ознакомиться с деятельностью научно-исследовательских учреждений, связанных с кожевенным производством;

в) ознакомиться с индийской кожевенной промышленностью;

г) ознакомиться с новыми методами, материалами и оборудованием кожевенного производства, поступающими в Индию из других стран;

д) ознакомиться с методами предохранения готовой кожи от разрушения в условиях тропического климата.

Группа прибыла самолетом в г. Дели вечером 12 марта и на следующий день вылетела в г. Мадрас<sup>2</sup>, куда прибыла утром 14 марта. На аэродроме группа была встречена директором Центрального научно-исследовательского института доктором Е. Нагодамма. Вечером состоялось открытие симпозиума. Отчет об этих заседаниях приводится далее. В те же дни группа присутствовала на двух демонстрациях индийских танцев, организованных для чле-

нов симпозиума, и на торжественном ужине. На этом ужине проф[ессор] А.Н. Михайлов выступил с приветствием.

В период с 18 по 20 марта группа знакомилась с работой Научно-исследовательского института кожевенно-обувной промышленности и кожевенных предприятий г. Мадраса. В эти же дни состоялись два приема в клубах, прием дома у директора института доктора Е. Нагодамма, 2 выпускных вечера студентов Технологического колледжа Мадрасского университета. На одном из этих вечеров проф[ессор] А.Н. Михайлов выступил с речью. В период с 14 по 17 марта в работе группы участвовал 3-й секретарь посольства СССР в Индии А.Д. Горитовский. В период с 21 марта по 23 марта группа находилась в г. Калькутте. В этом городе группа ознакомилась с деятельностью Кожевенного института Калькуттского университета, ряда кожевенных предприятий в г. Калькутте. Кроме того, состоялось собрание студентов Кожевенного института, на котором оба члена группы выступили с речами, беседа с директором Промышленного департамента штата Бенгалия г[осподином] Мапик, прием дома у директора института доктора Банерджи, прием в клубе. В работе группы в г. Калькутте участвовал практикант консульства СССР тов[арищ] Г. Гусева.

С 24 по 28 марта группа находилась в г. Дели, занималась оформлением записей по поездке и посетила главного специалиста по кожевенному производству в Министерстве промышленности Индии доктора А. Сутаремия и имела с ним беседу. Утром 28 марта группа вылетела из г. Дели.

Симпозиум

«Вспомогательные материалы  
кожевенного производства»

В работе симпозиума участвовало 185 человек. Большая часть присутствующих прибыла из разных городов Индии. Из других стран, помимо группы советских специалистов, в работе участвовали специалисты из ГФР и Филиппин. Ряд докладов был прислан специалистами из Англии, ГФР и Южно-Африканского Союза<sup>3</sup>, но лично докладчики на симпозиуме

не присутствовали. Всего было оглашено 58 докладов. <...>

Участникам совещания, в том числе и группе советских специалистов, были розданы отпечатанные типографским способом рефераты докладов. Полный их текст директор Кожевенного института Е. Нагодамма обещал переслать в СССР через советское посольство в г. Дели. <...>

На одном из заседаний симпозиума был заслушан доклад профессора А.Н. Михайлова «Характеристика свойств таннидов<sup>4</sup> путем фракционного дублирования<sup>5</sup>». Доклад был сделан на английском языке.

В докладе было подчеркнуто значение определений температуры сваривания выдубленной кожи и формирования ее объема для оценки свойств таннидов, применяемых для обработки. Установлено, что различные фракции в пределах одного и того же таннидного препарата производят различное дубящее действие. Способностью повышать температуру сваривания коллагена и формировать объем выдубленной кожи обладают только те фракции таннидов, которые более активно (в первую очередь) фиксируются белком. Остальные фракции таннидов (в количестве более 50 % от их общего количества) связываются с белком, но способностью повышать температуру сваривания и формировать объем кожи не обладают.

Доклад был заслушан с большим вниманием и вызвал оживленные прения, которые заняли почти целиком одно из заседаний симпозиума.

По окончании доклада симпозиума по просьбе его президиума было объявлено еще одно заседание, специально посвященное информационным сообщениям делегатов из СССР.

Проф[ессор] Михайлов рассказал о советской кожевенной промышленности и Центральном научно-исследовательском институте кожевенно-обувной промышленности в г. Москве.

Д.Д. Голдобенков сделал информацию о Московском заводе жестких кож. Переводил

эту информацию на английский язык проф[ессор] А.Н. Михайлов.

После окончания информационных сообщений участниками совещания было задано очень много вопросов, свидетельствовавших о большом интересе присутствующих к Советскому Союзу и его кожевенной промышленности.

#### Центральный научно-исследовательский кожевенный институт в г. Мадрасе

Ввиду того, что производство кожи является одной из важнейших отраслей народного хозяйства Индии, уже в период становления Индийской республики в 1948 г. ее правительство приняло решение организовать Центральный научно-исследовательский институт кожевенной промышленности в г. Мадрасе. Это научное учреждение, наряду с 16 другими институтами, основанными в тот же период, по замыслу правительства должно было способствовать развитию промышленности, освобождению ее от импорта и освоению передовой техники.

Для строительства института на окраине г. Мадраса была выделена территория площадью 33,5 га. На этой территории сооружено два крупных здания – лабораторный корпус и опытный кожевенный завод. Общая площадь помещений лабораторного корпуса – 3400 м<sup>2</sup>. Площадь, занимаемая одноэтажным кожевенным заводом, – около 1000 м<sup>2</sup>. Стоимость зданий и оборудования – около 2 млн рупий (стоимость 1 рупии по официальному курсу – 84 коп.). Строительство и оборудование института было завершено в 1953 г. За время, прошедшее с начала строительства института (10 лет), его возглавляло 4 директора – трое из них умерло. Наибольшую роль в организации института и определении направления его работы сыграл профессор Дос, занимавший пост директора с 1951 г. до 1956 г. В настоящее время институт возглавляет доктор Е. Нагодамма. Около 5 лет он работал в США в кожевенной лаборатории Э. Тейса при университете в Лехик\* и на кожевенных заводах. Ему около

\* Так в документе.

35 лет. Общее число работающих в институте и на опытном кожевенном заводе – 226 человек, из них 67 сотрудников с высшим образованием.

В институте имеются следующие лаборатории:

а) сырьевая (с группами аналитической, бактериологической, прижизненных пороков, биологической);

б) микроскопии и микрофотографии;

в) физических методов исследования;

г) химико-аналитическая;

д) органической химии;

е) кожевенной химии;

ж) полимеров;

з) изучения качества кожи и физико-механических испытаний с использованием отходов;

и) лаборатория директора;

к) лаборатория для усовершенствования студентов.

При институте имеется библиотека и сектор информации, который издает ежемесячный бюллетень и ежегодно дает 200–300 консультаций по вопросам кожевенной технологии индийским предприятиям.

Ежемесячно в институте проводятся и технические семинары для взаимного ознакомления сотрудников с результатами работ, проводимых в других лабораториях, и литературными новостями.

Планы работ института разрабатываются дирекцией и обсуждаются в комитете по планированию, который возглавляет проректор Мадрасского университета профессор Муделиар (по специальности медик). Членами комитета являются представители Совета научных и технических исследований индийского правительства, члены правительства штата Мадрас, ряд крупных промышленников, а также раджа<sup>6</sup> Четтинад из семьи местных помещиков-феодалов, оказывающий финансовую помощь различным индийским национальным научным учреждениям. Окончательно план утверждается комиссией научных и технических исследований при Центральном правительстве Индии (директор комиссии – доктор Таккер).

В связи с тем, что институт был организован менее чем 10 лет тому назад, лабораторное оборудование и приборы, которые в нем установлены, отличаются новизной конструкции. Большая часть приборов изготовлена в США. <...>

Западно-Бенгальский кожевенный институт

На крайнем востоке Индии в крупнейшем городе этой страны – г. Калькутте – с 1919 г. функционирует старейший научный центр страны – Кожевенный институт Западной Бенгалии. Этот институт является учебным заведением – колледжем Калькуттского университета. Его организатором был профессор Дос, который впоследствии был директором и организатором кожевенного института в г. Мадрасе. Калькуттский институт финансируется правительством штата Западной Бенгалии. Он расположен на окраине Калькутты. Его общий облик и характер деятельности значительно скромнее, чем института в Мадрасе.

В институте всего 120 учащихся, из них только 30 проходят трехлетний курс обучения. Остальные, в том числе около 20 девушек, обучаются на годичных и 6-месячных курсах. Они специализируются по организации кустарных кожевенных заводов, обувных мастерских и по изготовлению галантерейных изделий из кожи. По окончании курсов молодые люди получают денежное пособие на организацию небольших производственных кооперативов в деревнях и небольших городках Западной Бенгалии. Это делается, чтобы дать занятие населению и уменьшить безработицу и нужду.

Персонал Калькуттского кожевенного института имеет возможность заниматься научно-исследовательской работой лишь попутно с основной педагогической деятельностью. Возглавляет институт доктор Бенержи – один из прежних сотрудников профессора Дос. Доктор Бенержи специализировался по кожевенному производству в Англии.

Многие основные работники Калькуттского института в последние годы стали сотрудниками Мадрасского института.

### Кожевенная промышленность Индии

Количество голов крупного рогатого скота (включая буйволов) в Индии превышает 180 000 000, т. е. 70 % от всего количества скота на земном шаре. Ежегодный отход – около 190 000 000 шкур, главным образом от палых животных. Ежегодно в продажу поступает также около 30 000 000 козьих шкур и 14 000 000 овечьих шкур. Эти типы шкур снимаются главным образом с забитых животных. На кожевенных заводах Индии перерабатывается 78 % шкур яловой группы, 30 % буйволовых шкур, 94 % овчин и 20 % козлин. Две трети этого количества перерабатываются в красnodубную кожу, а остальные – в хромовую. Число кожевенных заводов промышленного типа невелико – всего 26 предприятий с общим числом рабочих около 10 000 человек. Ежегодный доход этих заводов – 6 млн рупий. В то же время на кустарных предприятиях, перерабатывающих кожевенное сырье, в Индии занято 763 000 человек – 6,6 % от всего количества рабочих кустарной промышленности. Ежегодный доход составляет около 1 000 000 рупий. Количество обуви, вырабатываемой на фабриках, в Индии незначительно. Обуви европейского типа производится ежегодно около 3 600 000 и национальной около 3 000 000.

Кожевенные предприятия Индии можно разбить на следующие типы:

а) предприятия промышленного типа, выпускающие отделанную кожу;

б) предприятия, вырабатывающие восточно-индийские поддубленные овечьи и козьи кожи (красnodубный полуфабрикат);

в) кустарные предприятия, вырабатывающие хромовые кожи любой группы;

г) кустарные предприятия, вырабатывающие красnodубную кожу.

Предприятия каждого типа должны быть рассмотрены отдельно.

а) Предприятия промышленного типа, выпускающие отделанную кожу

Группа советских специалистов осмотрела 3 завода: компании Гордон и Вудраф в г. Мадрасе, компании по выработке хромовой кожи

в г. Мадрасе, компании «Национальный кожевенный завод» (Сен и Релей) в г. Калькутте. На всех трех предприятиях вырабатывается широкий ассортимент продукции, степень механизации очень невелика.

Завод компании Гордон и Вудраф расположен на окраине г. Мадраса. Ежедневно он замачивает 50 тяжелых кож для выработки подошвы и технической кожи и 500 мелких кож – главным образом козлиных. Всё сырье мокро-соленое. <...>

Завод компании по производству хромовых кож с точки зрения количества и расположения аппаратуры оборудован лучше предыдущего, который, по-видимому, не испытывает затруднений при сбыте продукции внутри страны и ее экспорте и работает с достаточной нагрузкой. В то же время завод компании хромовых кож фактически приостановил замочку. По словам наших спутников, это произошло вследствие недостаточной оперативности руководителей предприятия. <...> Качество продукции завода, судя по результатам внешнего осмотра, хорошее.

Завод «Национального кожевенного завода» в г. Калькутте, так же как и оба других предприятия, вырабатывает кожи различных типов. <...>

Один из существенных выводов, который можно сделать в результате рассмотрения процессов на упомянутых выше заводах, – это возможность выработки полноценных кож для всех типов при температуре рабочих жидкостей около 30° и даже выше.

Заработная плата на кожзаводах:

• неквалифицированный рабочий – 75–85 рупий в месяц;

• квалифицированные рабочие – 85–100 рупий [в месяц];

• заведующий производством – 300 рупий в м[еся]ц;

• его помощник – 175 рупий [в месяц];

• руководитель предприятия – 400 рупий в месяц;

• заведующий конторой – 200 рупий в м[еся]ц;

• работники конторы и склада – 75–125 рупий [в месяц]. <...>

б) Восточно-индийские поддубленные кожи

В Восточной Индии, особенно в районе г. Мадраса, имеется более 500 предприятий, подготовляющих для экспорта восточно-индийскую поддубленную кожу. Стоимость таких экспортируемых поддубленных кож ежегодно составляет более 200 000 000 рублей\*.

Переработке подвергаются шкуры коров и буйволов небольших развесов, шкуры опойка и, в особенно большом количестве, овечьи и козьи шкуры.

Большая часть предприятий, вырабатывающих поддубленные кожи, применяет исключительно ручной труд. Однако «передовые» заводы этого типа, из которых 2 были осмотрены группой советских специалистов, были оснащены всеми основными машинами. Эти предприятия представляли из себя группу навесов, под которыми были расположены чаны, машины, помещения для сушки и др. <...>

Поддубленные кожи экспортируются в Англию, США, Японию, ГФР и другие страны. Там их частично раздубливают содой или бурой и применяют для выработки хромовой кожи для верха, велюра, подкладочной кожи, перчаточной кожи, одежной кожи, галантереи и других назначений. Стоимость 1 т сушеного индийского кожевенного сырья около 7000 рупий. 1 т поддубленных восточно-индийских кож стоит около 16 000 рупий. <...>

в) Кустарные предприятия,  
вырабатывающие хромовую кожу

На окраине г. Калькутты имеется район, населенный китайцами. Обитатели этого района занимаются выработкой хромовой кожи из опойка, полукожника и легкой яловки на кустарных предприятиях. Всего предприятий – 305, из них 55 имеют машины для обработки кожи. Остальные кустари пользуются машинами соседей. Общее количество работающих около 6000. Все предприятия, вместе взятые, выпускают около 6000 кож в сутки. Следовательно, на 1 рабочего в сутки приходится 1 выработанная кожа.

Часть кустарей объединена в кооператив. Все китайцы являются подданными КНР и получают кредит в китайском национальном банке.

Хромовые кожи, вырабатываемые кустарями-китайцами, пользуются хорошей репутацией. Значительная часть этих кож экспортируется. <...>

г) Чамары<sup>7</sup>

Чамары – это кустари, вырабатывающие подошвенную кожу в примитивных условиях. Ежегодно они обрабатывают 8–9 млн шкур крупного рогатого скота, главным образом сушья. <...>

Предложения

а) по методам обработки кожи:

1. Опыт индийской кожевенной промышленности показывает, что применение во всех стадиях кожевенного производства рабочих жидкостей с температурой не ниже 30° дает возможность получать товарную продукцию. В частности, кожи для верха обуви, вырабатываемые в этих условиях, не имеют подседа.

В связи с этим просить Госплан РСФСР дать поручение кожевенным заводам Российской Федерации проверить режимы проведения отмочно-зольных операций при повышенных температурах в целях ускорения процессов и устранения подседа.

Температурные режимы проведения обработки согласовать с ЦНИКПом.

2. Индийским Н[аучно]-и[сследовательским] и[нститутом] кожевенной промышленности разработаны методы ускоренного дублирования жестких кож без хромирования с пикелеванием<sup>8</sup> смесями, содержащими уксуснокислый натрий или гексаметафосфат натрия.

Просить московский совнархоз проверить на Московском заводе жестких кож совместно с ЦНИКПом эти способы обработки и в случае положительных результатов поставить перед Госпланом РСФСР вопрос об его\*\* распространении.

\* Так в документе, вероятно, имелось в виду – рупий.

\*\* Так в документе, правильно – их.

3. Проверить на Кунцевском кожевенном заводе целесообразность использования при выработке шевро<sup>9</sup> ряда приемов обработки, заимствованных из практики индийской кожевенной промышленности: сернения<sup>10</sup> полуфабриката перед однованным дублированием, а также сошлифовки лицевого слоя после полной окончательной отделки и последующего нанесения покрывной лицевой пленки, ферментативного обезволаживания<sup>11</sup> намазным методом.

4. Рекомендовать кожевенным заводам, вырабатывающим кожу для тропиков, введение в жировую смесь пентахлорфенола и ДДТ, в связи с тем, что этот прием обработки дает в Индии положительные результаты.

5. Опыт индийской кожевенной промышленности свидетельствует об эффективности использования при бланжировке<sup>12</sup> лицевого слоя проходных машин с широким проходом. Ввиду этого просить Госплан РСФСР договориться с импортирующими организациями о ввозе в СССР из ГФР нескольких бланжировочных машин типа «Ализора».

6. Просить ЦНИКП проверить целесообразность обеззолки голья аминокислотами в целях ускорения таннидного дублирования.

7. Просить [Московский] кожевенный завод им. Тельмана и Московский хромовый завод проверить методы китайских хромовых заводов в г. Калькутте, применяемые для варки хромового экстракта и для аппретирования кож щелочно-казеиновой смесью;

б) по импорту сырья:

1. Ввиду высокого качества восточно-индийской козлины, поддубленной таннидами, рекомендовать импортирующим организациям в опытном порядке завезти этот полуфабрикат для его переработки в хромовую кожу для верха обуви в целях последующего перехода на импорт поддубленного полуфабриката вместо сырья (по примеру Англии и ряда других стран).

2. По заявлению индийских специалистов, индийская козлина сухо-соленой консервировки качеством выше, чем пресно-сухое сырье. Крупные капиталистические страны экспортируют из Индии главным образом сухо-соленую козлинку.

Рекомендовать советским импортирующим организациям учесть желательность за-

воза в СССР сухо-соленой козлины взамен пресно-сухой;

в) по исследовательским работам:

Рекомендовать ЦНИКПу и другим организациям, ведущим научно-исследовательскую работу в области кожевенного производства, освоить следующие методики лабораторных исследований, оправдавшие себя по опыту работы НИКПа в Мадрасе.

Испытания прочности кож по надрыву, при прорыве швом, при прорыве шарообразной поверхностью; характеристика содержания кислот и солей в синтанах<sup>13</sup> и растительных дубильных экстрактах путем потенциометрического титрования в неводной среде.

Хроматографическое исследование состава синтанов и таннидов; автоматического определения температуры сваривания, применения титрометров.

Проверить целесообразность характеристик голья и кожи по зависимости между корнем квадратным от набухания голья и кожи и обратной величиной температуры сваривания тех же образцов.

Проверить возможность дублирования алюмоцитратными комплексами, приготовленными по рецептуре НИКПа в г. Мадрасе;

г) по установлению культурных связей с Индией:

Для закрепления контактов, возникших в результате поездки в Индию группы советских специалистов, предложить ЦНИКПу направить в Индию в адрес институтов в г. Мадрасе и г. Калькутте сборники трудов ЦНИКПа, сборники ВЕМ<sup>14</sup>, книги, опубликованные сотрудниками института.

Отделу внешних сношений ГНТК<sup>15</sup> РСФСР организовать обмен периодическими изданиями между институтами в г. Мадрасе и г. Калькутте с одной стороны и советскими организациями с другой.

Руководитель лаборатории  
ЦНИИКП, профессор

А.Н. Михайлов

Директор Московского  
завода жестких кож

Д.Д. Голдобенков

*РГА в г. Самаре.*

*Ф. Р-18. Оп. 2-6. Д. 201. Л. 1-36.*

*Подлинник. Машинопись.*

№ 3

**Из отчета заместителя  
главного инженера Новокуйбышевского  
филиала Государственного проектного  
и научно-исследовательского института  
промышленности синтетического каучука  
«Гипрокаучук» В.В. Кравцова  
о командировке в г. Дели для участия  
в симпозиуме по развитию химической  
промышленности на базе этилового спирта**

г. Новокуйбышевск,  
Куйбышевская обл. 18 ноября 1963 г.

Симпозиум проходил с 14 по 17 октября 1963 г. в Доме науки (Видья-Бхаван) г. Нью-Дели<sup>16</sup>.

Симпозиум был организован Всеиндийским объединением «Дистиллерс» совместно с Южноазиатским объединенным бюро ЮНЕСКО.

В этом симпозиуме приняли участие представители Индии, СССР и Франции (представитель Франции господин Клайде Граппотте от фирмы "Les Usines De Melle").

**Программа симпозиума**

14 октября 1963 г.

Вступительное слово и приветствия министра труда, обеспечения и технического развития Хоун'бл Шри Джейсукхлал Хэти, президента Всеиндийского объединения «Дистиллерс» Шри В.Н. Далмия и др.

**Первое заседание**

Тема: «Эффективное использование энергетических средств (топлива, пара, охлаждающей воды, энергии)».

Председателем первого заседания был старший советник\* отдела технического развития промышленности (нефтехимии) Шри Л. Кумар.

По данной теме были заслушаны и обсуждены следующие доклады:

1. Эффективное использование отходящего тепла на установке ректификации спирта (Индия).
2. Регенерация отходящего тепла на установке ректификации спирта (Индия).
3. Спирт как топливо для дизелей (Индия).
4. Расход пара на спиртзаводе (Индия).
5. Система повторного сжатия пара в целях его экономии на спиртзаводе (Индия).

15 октября 1963 г.

Второе заседание (утреннее)

Тема: «Расчет и конструкция оборудования для производства спирта и его побочных продуктов».

Председателем второго заседания был Шри Г. Грипдурао (Шеди Лал Дистиллери энд Кемикл Векс, Мансурпур).

По данной теме были заслушаны и обсуждены следующие доклады:

1. Оборудование производства синтетического этилового спирта и пути дальнейшего его совершенствования (СССР).
2. Новый расчет аппарата для разбавления мелассы (Индия).
3. Производство этилового спирта в Индии (Индия).
4. Метод определения концентрации спирта (Индия).
5. Отслаивание в промывных колоннах (Индия).
6. Экономика производства спирта брожением мелассы тростникового сахара (Индия).
7. Краткие сообщения о работе спиртзаводов в Индии (Индия).
8. Питатели, используемые в качестве ускорителей спиртового брожения мелассы, насыщенной углекислотой (Индия).
9. Тростник как потенциальный источник получения спирта (Индия).
10. Исследования засахаривания цветной капусты (Индия).

Третье заседание (вечернее)

Тема: «Автоматизация и оснащение контрольно-измерительными приборами».

\* Так в документе, правильно – советник.

Председателем был Шри Г. Гипдурао\*.

По данной теме были заслушаны и обсуждены следующие доклады:

1. Автоматизированные ректификационные колонны.

2. Автоматизация.

Тема: «Использование отработанных и побочных продуктов».

Председателем был профессор, доктор Т.К. Чоуз (Джадавпур Юнивести, Калькутта).

По данной теме были заслушаны и обсуждены следующие доклады:

3. Обработка и удаление отходов спиртзаводов.

4. Регенерация поташа – метод удаления отходов спиртзаводов.

5. Получение и свойства белковой вытяжки из отжимов, получаемых на спиртзаводах.

16 октября 1963 г.

Тема: «Промышленное использование этилового спирта».

Председателем четвертого заседания был доктор К.Дж. Дадаченджи (Юнион Карбайд ов Индия Лтд, Калькутта).

По данной теме были заслушаны и обсуждены следующие доклады:

1. Курс на использование алифатических органических веществ (Индия).

2. Этиловый спирт как сырье по сравнению с нефтехимическим сырьем для промышленности органического синтеза в Индии (Индия).

3. Снижение активности активированного глинозема в процессе дегидратации этанола в этилен (Индия).

4. Производство уксусной кислоты из этилового спирта (Индия).

5. Этиловый спирт в производстве ядохимикатов (Индия).

6. Получение химических веществ из спирта (Индия).

Как видно из программы, симпозиум посвящен развитию производства этилового спирта, получаемого методом ферментации, и разви-

тию промышленности органического синтеза, основанной на этиловом спирте.

Подобный симпозиум по этиловому спирту состоялся в Лакхнау 11 лет назад. Целью первого симпозиума было получение максимального кол[ичес]тва этилового спирта из мелассы для широкого его использования в процессах получения моторного топлива. К началу настоящего симпозиума использование спирта в качестве моторного топлива значительно ограничилось вследствие развития химической промышленности, использующей этиловый спирт в качестве сырья.

В Индии из спирта получают ацетальдегид, уксусную кислоту, бутанол, синт[етический] каучук, 2-этил-гексанол, полиэтилен, полистирол, ДДТ, ацетатные разновидности искусственного шелка, лекарства, красители и т. д.

Этиловый спирт является основным экономически эффективным сырьем для получения этих химических веществ. Для конкурентоспособности предприятий, производящих этиловый спирт, остро ставится вопрос о снижении себестоимости спирта, т. е. принимаются меры, чтобы полностью избежать потери сырья, топлива и снизить трудозатраты. Для этого требуется современное оборудование, оснащенное контрольно-измерительными приборами, и усовершенствованные методы производства. Это может быть достигнуто при технической помощи и обмене информацией, полученными в результате исследовательских работ. Именно этой цели была посвящена работа настоящего симпозиума.

Каждое заседание симпозиума было посвящено какой-то определенной теме. Темой одного из заседаний было «Эффективное использование топлива». Это основной фактор, по которому определяется стоимость спирта. Тема другого заседания: «Экономичное использование основного сырья, а именно мелассы».

Ферментационный метод и очистка спирта перегонкой были обсуждены на этом заседании. Стоимость сырья при определении

\* В документе разночтения (см. выше – Гипдурао).

стоимости спирта является вторым фактором после топлива. Учитываются также затраты на рабочую силу и технический персонал. Предусматривается наилучшее использование рабочей силы, сокращение ее за счет автоматизации.

Проблема удаления отработанных веществ спиртовой промышленности рассматривалась на третьем заседании. Отдельно обсуждался вопрос об использовании спирта в качестве сырья для получения различных химических веществ.

Индия относится к тем странам, которые всё еще не могут получать в больших количествах нефтехимическое сырье. Поэтому взят курс на использование в качестве сырья для получения химических продуктов и синтетических полимеров этилового спирта, получаемого ферментационным методом. <...>

Техническая политика Индии, основанная на развитии промышленности органического синтеза с использованием этилового спирта в качестве сырья, неоднократно подвергалась критике внутри страны, т. к. этилен, получаемый из этилового спирта, слишком дорог.

Однако отсутствие нефтехимического сырья для развития промышленности органического синтеза не позволяет отказаться от развития производства ферментативного спирта на данный период и, напротив, заставляет усиленно развивать этот метод. Такая техническая политика позволила Индии отказаться от ввоза большого количества пластмасс и других химических веществ, которые в настоящее время производятся в Индии из этилового спирта.

Рыночная цена этилового спирта в Индии – 450 рупий за [1] т.

Ниже приводится структура стоимости этилового спирта:

1. Сырье – 15 % от общей стоимости спирта;

2. Химические вещества – 1 %;

3. Заработная плата – 16 %;

4. Пар и энергия – 39 %;

5. Амортизация, страхование – 29 %.

По заявлению индийских специалистов, производство этилового спирта по методу ферментации в Индии значительно экономичнее, чем в США, и может, возможно, уступать или быть равным лишь производству этилового спирта на Кубе.

Советским специалистам по производству этилового спирта из пищевых продуктов (ВНИИПС и др.) следует ознакомиться с материалами данного симпозиума.

На симпозиуме рассматривался новый усовершенствованный метод ферментации. <...>

В настоящее время в различных штатах из этилового спирта получают большое количество химических продуктов. Так, спирт штата Атта Прэдши\* идет для производства бутадиенстирольного каучука, бутилового спирта, ДДТ и полиэтилена. Спирт, получаемый в штате Випар\*\*, используют главным образом для получения полиэтилена и бутилового спирта.

Получаемые в штате Магараштра\*\*\* этилен и стирол (мономер) *используются* для производства полистирола, полиэтилена. В этом штате также производят уксусную кислоту, бутиловый спирт и другие растворители.

В штате Эндхра Прэдиш\*\*\*\* в течение нескольких лет из спирта получают ацетилцеллюлозу. Недавно началось производство уксусной кислоты. Создана установка по производству стирола и полистирола. В штатах Мадрас, Мизоре и Панджаб начато производство ацетилцеллюлозы. <...>

Сравнительно высокая программа развития химии органического синтеза требует регулярного снабжения промышленности этилового спирта сырьем.

На симпозиуме обсуждались вопросы получения мелассы приемлемого качества

\* Так в документе, возможно, имелся в виду штат Уттар-Прадеш.

\*\* Так в документе, возможно, имелся в виду штат Бихар.

\*\*\* Так в документе, возможно, имелся в виду штат Махараштра.

\*\*\*\* Так в документе, возможно, имелся в виду штат Андхра-Прадеш.

и максимального превращения ее в спирт. Правительство обязало все сахарные заводы обеспечить надежное хранение производимой ими мелассы. При плохом хранении она впитывает в себя воду, вследствие чего становится непригодной как для производства спирта, так и для экспорта. <...>

В своем выступлении министр труда, обеспечения и технического развития Хоун'бл Шри Джейсукхал Хэти отметил высокий уровень развития производства синтетического этилового спирта в США.

О достижениях же Советского Союза на симпозиуме до нашего выступления совершенно не упоминалось. Видимо, в Индии не знают о наших достижениях, которые весьма значительны.

В этой обстановке целесообразным было наше выступление, в котором отражены успехи в области производства синтетического этилового спирта в СССР.

Наш доклад на тему «Оборудование производства синтетического этилового спирта и пути его дальнейшего совершенствования» был заслушан с большим вниманием.

В последующих выступлениях индийские делегаты и докладчики ссылались уже на опыт и достижения СССР.

Они выражали желание иметь подобные заводы в Индии. Основные вопросы, которыми интересовались делегаты, были вопросы чисто экономического характера. В частности, их интересовало, какой может быть минималь-

ная экономически выгодная мощность завода синтетического спирта.

В проекте решения симпозиума отмечается, что доклад представителя СССР рассматривается индийской стороной как большой вклад в развитие индийской промышленности.

Ниже прилагается перевод доклада на тему «Производство этилового спирта в Индии» С.Л. Венритесваран\*.

Для более полного представления о развитии спиртовой промышленности в Индии к отчету прилагается в одном экземпляре (на английском языке, хранится в архиве Новокуйбышевского филиала Гипрокаучука) сборник поступивших на симпозиум докладов.

Отредактированное решение симпозиума и сборник докладов готовятся к печати в Индии и будут направлены в одном экземпляре в СССР через ЮНЕСКО.

Представляют интерес сообщения индийских специалистов по экономии водяного пара в процессе дистилляции этилового спирта. Эти сведения в Новокуйбышевском филиале Гипрокаучука будут изучены и обобщены.

Зам[еститель]  
гл[авного] инженера

[В.В.] Кравцов

*РГА в г. Самаре.  
Ф. Р-71. Оп. 1-6. Д. 102. Л. 2-12.  
Подлинник. Машинопись.  
Подпись – автограф.*

## Примечания

<sup>1</sup> **Меласса** – сиропобразная жидкость темно-бурого цвета со специфическим запахом сахарного тростника, побочный продукт сахарного производства.

<sup>2</sup> **Мадрас** (после 1996 г. – Ченнаи) – город в Южной Индии, на берегу Бенгальского залива. Штат Мадрас – штат Индии, существовавший в 1947–1968 гг.

<sup>3</sup> **Южно-Африканский Союз** – королевство-доминион Британского содружества, существовавшее с 31 мая 1910 г. по 31 мая 1961 г.

<sup>4</sup> **Танниды (таннины)** – группа растительных дубильных веществ.

\* Доклад не публикуется.

<sup>5</sup> **Дубление** – технологический процесс в кожевенном производстве, заключающийся в обработке голья дубящими веществами для придания ему пластичности, прочности, износоустойчивости и других свойств, необходимых при выработке кожаных и меховых изделий. **Голье** – дерма шкуры животного, свободная от волосяного покрова, эпидермиса, мездры (подкожной клетчатки) и посторонних веществ.

<sup>6</sup> **Раджа** – княжеский титул в Индии.

<sup>7</sup> **Чамары** – члены касты неприкасаемых, наследственным занятием которых является обдирка туш животных, выделка кож, дубление и покраска кожи, изготовление кожаной обуви и других изделий из кожи. В современной Индии этот термин считается уничижительным и оскорбительным, поэтому его стараются избегать.

<sup>8</sup> **Пикелевание** – производственный процесс обработки кожевенного сырья раствором поваренной соли и кислоты.

<sup>9</sup> **Шевро** – мягкая кожа хромового дубления, выделанная из шкур коз.

<sup>10</sup> **Сернение** – процесс обработки материалов парами серы или сернистыми соединениями.

<sup>11</sup> **Обезволашивание** – полная очистка щетины с поверхности кожи туши.

<sup>12</sup> **Бланжировка (бланширование)** – обваривание кипятком с последующим охлаждением в холодной воде.

<sup>13</sup> **Синтаны** – группа синтетических дубильных веществ.

<sup>14</sup> **ВЕМ** – Всесоюзный единый метод исследования в кожевенном, обувном и дубильно-экстрактовом производстве.

<sup>15</sup> **ГНТК** – Государственный научно-технический комитет.

<sup>16</sup> **Нью-Дели** – административный район внутри мегаполиса Дели.

УДК 82-6+929

**«...ЖЕРТВОПРИНОШЕНИЯ НАУКЕ  
БОЛЬШАЯ, ОЧЕНЬ БОЛЬШАЯ РЕДКОСТЬ»:  
ИЗ ПИСЕМ АКАДЕМИКА Н.П. ЛИХАЧЕВА  
РУБЕЖА XIX–XX ВВ.**

**“...SACRIFICES TO SCIENCE ARE A GREAT,  
VERY GREAT RARITY”: FROM THE LETTERS  
OF ACADEMICIAN N.P. LIKHACHEV AT THE  
TURN OF THE 19<sup>TH</sup> AND 20<sup>TH</sup> CENTURIES**

**Аннотация.** Публикуются 12 писем выдающегося ученого Н.П. Лихачева (1862–1936) за 1892–1910 гг., адресованные известным историкам и коллекционерам: А.Ф. Бычкову, П.Л. Вакселю, А.В. Жиркевичу, Н.П. Кондакову, Х.М. Лопыреву, Н.В. Покровскому, Г.К. Репинскому. В этих текстах отразились библиофильские увлечения автора, его политические пристрастия, издательская и археографическая деятельность, исследования по древнерусской живописи, научные контакты, семейная жизнь.

**Abstract.** This volume publishes 12 letters from the eminent scholar N.P. Likhachev (1862–1936) written between 1892 and 1910. They were addressed to renowned historians and collectors: A.F. Bychkov, P.L. Vaksel, A.V. Zhirkevich, N.P. Kondakov, Kh.M. Lopyrev, N.V. Pokrovsky, and G.K. Repinsky. These texts reflect the author's bibliophilic interests, political leanings, publishing and archaeographic activities, research into Old Russian painting, scholarly contacts, and family life.

**Ключевые слова:** Н.П. Лихачев, эпистолярные источники, А.Ф. Бычков, Н.П. Кондаков, Н.В. Покровский, Х.М. Лопырев, библиофильство, история исторической науки.

**Keywords:** N.P. Likhachev, epistolary sources, A.F. Bychkov, N.P. Kondakov, N.V. Pokrovsky, Kh.M. Lopyrev, bibliophilism, history of historical science.

**В**ыдающийся историк, искусствовед, источниковед, библиофил академик Н.П. Лихачев (1862–1936) оставил обширное эпистолярное наследие, которое существенно дополняет его труды и в последние годы привлекает самое пристальное, но при том заслуженное внимание. Хотя значительная часть писем уже введена в научный оборот [1], их археографическое освоение не завершено и должно продолжаться.

Публикуемые 12 текстов относятся к периоду, когда исследования Н.П. Лихачева были особенно интенсивны – с 1892 по 1910 г. Письма адресованы известным историкам и коллекционерам: А.Ф. Бычкову, П.Л. Вакселю,

А.В. Жиркевичу, Н.П. Кондакову, Х.М. Лопыреву, Н.В. Покровскому, Г.К. Репинскому. Каждый из текстов касается какого-либо частного сюжета, но в совокупности они дают верифицированное понятие о жизни и деятельности ученого, легко интегрируясь в уже известное пространство эпистолярных источников.

Основные усилия Н.П. Лихачева на рубеже XIX–XX вв. были сосредоточены на формировании личной коллекции икон и создании музея письменности. Одновременно он не оставлял библиофильских увлечений, предпочитая книги XVIII в. и так называемые «летучие издания» (публикации официальных актов и т. п.). К памятникам древнерусской живописи

ученый относился прежде всего как историк и первостепенное внимание уделял их внешней критике, что отразили письма А.В. Жиркевичу (№ 4), где поднимается проблема авторства одной из икон, и Х.М. Лопыреву (№ 9), где высказываются сомнения в подлинности греческой надписи X в. на иконе Корсунской Божией Матери.

В контексте плодотворной публикационной деятельности следует рассматривать письмо А.Ф. Бычкову (№ 2), в котором сообщается о работе над актами, подготовленными к изданию Д.А. Корсаковым. Оно ценно не только тем, что дополняет представления об археографических взглядах Н.П. Лихачева, но и тем, что отражает сложные взаимоотношения с автором публикации.

Отправленное в момент революционных потрясений 1906 г. письмо Н.П. Кондакову (№ 6) раскрывает политическую позицию ученого, консерватора и монархиста, противника либеральных преобразований. Кроме того,



Николай Петрович Лихачев  
с сыном Сергеем. Около 1897 г.  
РГАЛИ. Ф. 864. Оп. 1. Д. 1578. Л. 1 об.

он критически отозвался о состоянии русской науки и лично о влиятельном непреходящем секретаре Академии наук С.Ф. Ольденбурге, вследствие чего становится понятным, почему блистательный исследователь с 1901 по 1925 г., то есть почти четверть века, оставался в статусе ее члена-корреспондента.

В конце XIX в. исторические исследования затруднялись нахождением многих источников в частной собственности, поэтому возможность ознакомиться с ними полностью зависела от воли владельца. Письма свидетельствуют о настойчивости, с какой Н.П. Лихачев стремился получить доступ к рукописям и иконам [1, с. 247–248, 397–398]. Из публикуемых текстов дополнительно выясняется его желание увидеть коллекцию автографов П.Л. Вакселя (№ 3) и поработать с собранием рукописей Общества любителей древней письменности (№ 8), а «летучие издания» он разыскивал в Сенатской лавке при содействии влиятельного Г.К. Репинского (№ 12).

Примечательно письмо Н.В. Покровскому (№ 11), в котором Н.П. Лихачев хлопотал об оттисках своих статей. Это была его постоянная забота. Как справедливо отмечал А.Ю. Самарин, историка «чрезвычайно волновала возможность получения оттисков, которыми он сам, как, впрочем, и его коллеги, активно пользовался в научной коммуникации» [2, с. 195].

Напряженные исследования и бурная коллекционерская деятельность сочетались с необходимостью содержать большую (девять детей) семью. О болезни сына, например, неоднократно и откровенно рассказывалось Н.П. Кондакову (№ 6, 7). Однако историк не был чужд простых радостей жизни. Его письма Х.М. Лопыреву касаются не только икон и памятников письменности, но и традиционных встреч для карточной игры (№ 10).

Публикуемые письма являются источником многогранным, касаются библиофильских увлечений автора, его политических пристрастий, издательской и археографической деятельности, исследований по древнерусской живописи, деловых контактов, семейной жиз-

ни, а в целом вполне репрезентативно описывают интеллектуальную жизнь в России рубежа XIX–XX вв.

Воспроизводимые тексты извлечены из фондов Санкт-Петербургского филиала Архива Российской академии наук (далее – СПбФ АРАН), отдела рукописей Российской национальной библиотеки (далее – ОР РНБ) и Государственного музея Л.Н. Толстого; ответных писем не обнаружено.

Источники распределены в соответствии с алфавитом фамилий адресатов, а далее – по хронологии. Печатаются они в соответствии с современными правилами орфографии и пунктуации, вставки заключены в квадратные скобки, авторские подчеркивания сохранены. Сведения о датах указаны единообразно – в начале текста справа – вне зависимости от того, в каком виде и где они приводятся в самих текстах.

## Вступительная статья, подготовка текста к публикации и комментарии

**Наумов Олег Николаевич**, доктор исторических наук, профессор, главный научный сотрудник Российской государственной библиотеки, ведущий научный сотрудник Архива Российской академии наук, профессор Государственного университета просвещения.

E-mail: onnaum@mail.ru

Дата поступления публикации: 06.03.2026

Одобрено: 19.05.2026

Дата публикации: 26.06.2026

## Список источников и литературы

1. *Наумов О.Н.* Эпистолярное наследие академика Н.П. Лихачева: введение в изучение. М. : Янус-К, 2025. 567 с. : ил.
2. *Самарин А.Ю.* Н.П. Лихачев – сотрудник журнала «Библиограф» Н.М. Лисовского (по материалам переписки) // *Вспомогательные исторические дисциплины.* СПб. : Наука, 2025. Т. XLIV, вып. 3. С. 189–206.
3. *Лихачев Н.П.* По поводу издания “Liste des pièces imprimées pour la plupart à Venise en 1797 pendant l’occupation française”. СПб. : Тип. В.С. Балашева и К°, 1898. 25 с.
4. Сборник актов, относящихся до рода дворян Люткиных / акты собр. и изд. Д.А. Корсаковым. СПб. : Тип. В.С. Балашева и К°, 1899. Т. XVI. 93 с.
5. *Лихачев Н.П.* Письмо папы Пия Пятого к царю Ивану Грозному в связи с вопросом о папских бреве (этюд по дипломатике пап). СПб. : Тип. Имп. Акад. наук, 1906. 175 с. : ил.
6. *Макарий.* Памятники церковных древностей Нижегородской губернии. СПб. : Археол. о-во, 1857. Т. VII. 514 с. : ил.
7. Сборник Археологического института. СПб., 1898. Кн. 6. 181 с.

## Для цитирования

«...Жертвоприношения науке большая, очень большая редкость»: из писем академика Н.П. Лихачева рубежа XIX–XX вв. / вступ. ст., подг. текста к публ. и коммент. О.Н. Наумова // Самарский архивист : научный альманах. 2026. № 2 (14). С. 99–106.

**А.Ф. Бычкову<sup>1</sup>**

**№ 1**

10 апреля 1898 г.

Христос Воскресе!

Глубокоуважаемый Афанасий Федорович!

С обычным моим счастьем я успел простудиться в первый же день в Москве – именно в Страстную Субботу – и слег. Пасхальная неделя обратилась для меня в Страстную. Пустая болезнь, какой обыкновенно считают флюс, грозит продержатъ меня несколько недель на жидкой пище и причиняет сильнейшие страдания. Но надо за всё благодарить Господа. Зубы у меня оказались в таком печальном положении, что, замедли флюс на два, на три года, я, может быть, оказался бы совсем изувеченным. Сегодня был первый сеанс, что меня резали и у меня «удаляли» корни и омертвевшие ячейки. Говорят, что осталось работы еще на несколько раз. Сегодня же я еле держу перо в руках и едва, едва могу писать.

Давно мечтал я поднести Вам в день Пасхи посвященную Вам брошюрку [3] и при том такого содержания, которое бы не касалось предмета нашей общей службы и не было бы подношением подчиненного начальнику.

При сем я прилагаю мое запоздалое яичко. По вине цензуры оно не могло быть отпечатано на Страстной и, оттиснутое спешно в праздничный день, отнюдь не имеет, к сожалению, изящества, которое я желал бы ему придать.

Примите, мой друг, как благодарную память одного из тех людей, которым Вы помогли, человека, который только благодаря Вам мог обосноваться в Петербурге<sup>2</sup>.

Всей душой преданный и благодарный  
Николай Лихачев.

P.S. Брошюру я, конечно, в продажу не пушу и буду раздавать любителям. Думаю послать несколько экземпляров в Парижскую библиотеку<sup>3</sup>.

*СПбФ АРАН.  
Ф. 764. Оп. 2. Д. 436. Л. 2–3.  
Подлинник. Рукопись.*

**№ 2**

10 марта 1899 г.

Глубокоуважаемый  
Афанасий Федорович!

Доктор не выпускает меня из дома, и я не могу лично переговорить с Вами об актах, издаваемых Д.А. Корсаковым [4]<sup>4</sup>.

Препровождаю Вам при сем на просмотр листы 2–6 (до конца). Обращаю внимание Ваше на стр[аницы] 23, 24, 25, 26, 39, 51 (буде дано), 60, 66, 69, 75, на которых у меня поставлены знаки вопроса. В трех местах оказались неправильности в переводе года, один случай был уже мною исправлен, а для двух придется напечатать листок «опечаток» (при сем прилагаемый). Ввиду того, что Корсаков ревниво относится к своим определениям, я по возможности везде держался его текста. Прилагаю 2 подлинных акта (из присланных Корсаковым), которые относятся к последним листам.

Пожалуйста, сделайте Ваши замечания, я исправлю по Вашим замечаниям, продержу еще две корректуры и отпечатаю листы, будет возможно, к 23 марта.

С истинным почтением  
и преданностью честь имею оставаться  
Вашим покорнейшим слугою,  
Николай Лихачев.

*СПбФ АРАН.  
Ф. 764. Оп. 2. Д. 436. Л. 5–5 об.  
Подлинник. Рукопись.*

**П.Л. Вакселею<sup>5</sup>**

**№ 3**

28 марта 1906 г.

Милостивый государь  
Платон Львович!

Посылаю Вам при сем труд мой «Письмо папы Пия V к царю Ивану Грозному» [5] как дань уважения к одному из старейших русских собирателей автографов.

Я страстный коллекционер автографов, главным образом старого времени и находящихся в связи с областью дипломатики.

Был бы счастлив, если бы Вы разрешили мне когда-нибудь посетить Вас и ознакомиться с составом Вашего собрания.

С истинным почтением и преданностью честь имею оставаться, Николай Лихачев.

*ОР РНБ.*

*Ф. 123. Оп. 1. Д. 287. Л. 1.*

*Подлинник. Рукопись.*

### А.В. Жиркевичу<sup>6</sup>

#### № 4

[Не позднее 21 сентября 1913 г.]<sup>7</sup>

Глубокоуважаемый

Александр Владимирович.

По возвращении в Петербург нашел Ваши труды и письмо. Сердечно благодарю Вас и посылаю Вам свою последнюю книжку.

Иконописца Чурланова не знаю, но в начале XVIII ст[олетия] был очень хороший иконописец фрязью Кириль (потом монах Корнилий) Уланов. Не может ли подпись читаться «Кир[илл] Уланов»?

Кир может быть написано и «Квр».

Преданный Вам Н. Лихачев.

[P.S.] Гаврилы Гурбалова не знаю.

*Государственный музей Л.Н. Толстого.*

*Ф. 22. КП 4594/3803. Инв. № 63188. Л. 1.*

*Конверт – л. 2 с Санкт-Петербургским почтовым штемпелем 21 сентября 1913 г. и виленским – 22 сентября того же года.*

*В верхнем правом углу карандашная помета: «вице-директор С[анкт-]П[етер]-Б[ургской] Импер[аторской] публ[ичной] библиотеки».*

### Н.П. Кондакову<sup>8</sup>

#### № 5

16 января 1901 г.

Глубокоуважаемый Никодим Павлович!

Не найдете ли возможным прибыть в музей<sup>9</sup> завтра не к 1 часу, а к 11 часам утра? Точно нарочно оказалось, что жена моя<sup>10</sup> позвала

на завтра «между часом и двумя» доктора для обсуждения вопроса, когда ей можно начать выходить из комнаты и насколько она поправилась после своей болезни. Мне, оказывается, надо присутствовать и явиться домой к 1 часу дня. А так как доктор может опоздать, то я едва ли освобожусь раньше половины третьего. Был бы очень рад, если бы Вы нашли возможным переменить час на завтра. Простите великодушно.

Сердечно преданный Н. Лихачев.

*СПбФ АРАН.*

*Ф. 115. Оп. 4. Д. 242. Л. 1.*

*Подлинник. Рукопись.*

#### № 6

27 сентября 1906 г.

Глубокоуважаемый Никодим Павлович!

Сердечно завидую Вам, что Вы в тепле и среди римских сокровищ. Здесь слякоть, хворь и скрежет зубовой. Если я что и накопил здоровья за лето – здесь всё уже соскочило. Только что приехали – захворал младший сын<sup>11</sup>; лишь вчера стало получше.

Политика тоже расстраивает нервы. Многие опомнились, поправились, но психоз не утихает, и я в ближайшем будущем ничего хорошего не жду. А главное верхи! Нельзя ручиться ни за один день. Того гляди опять какой-нибудь либеральный курбет<sup>12</sup>! А вследствие этого и окружающая среда норовит лишь посидеть мало-малю<sup>13</sup>, получить чин, пенсейку, аренду, да и в сторону.

В науке тоже творится что-то неладное. В Академии наук Ольденбург<sup>14</sup>, как кажется, формирует боевую дружину из сторожей с молодыми академиками в роли унтеров.

Будут встречать англичан – секретарь Академии депутатом. А по своей науке дошел уже до того, что тибетскую печатную книгу описал царю<sup>15</sup> как драгоценную рукопись. Царь по скромности надписал: «Приношу в дар Импер[аторской] публ[ичной] библи[отеке]», а мы подивились. Ведь печатное от писанного подobaет отличать и настоящим кадетам.

Приобретений мало, почти нет ничего. И видит око, да зуб неймет.

В результате и это последнее обстоятельство очень действует на нервы.

Преданный Вам Н. Лихачев.

[P.S.] Говорят, что А.Н. Веселовский<sup>16</sup> очень хворает и, что для меня особенно страшно, тоже почками. Слышал я, что он опасен.

*СПбФ АРАН.*

*Ф. 115. Оп. 4. Д. 242. Л. 2–2 об.*

*Подлинник. Рукопись.*

#### № 7

19 декабря 1910 г.

Глубокоуважаемый Никодим Павлович!

У моего ребенка крайне тяжелое гриппозное воспаление легких всё с новыми и новыми фокусами. Температура 40,5–40,4. Мы теряем голову. Доктора еще надеются на благоприятный исход, но не могут указать сроков. Прошу отложить осмотр печатей на два-три дня. Если Господь спасет мальчика, я буду рад всё показать и тотчас извещу Вас.

Преданный Вам Н. Лихачев.

*СПбФ АРАН.*

*Ф. 115. Оп. 4. Д. 242. Л. 3.*

*Подлинник. Рукопись.*

#### **Х.М. Лопыреву<sup>17</sup>**

#### № 8

[22 января 1892 г.]<sup>18</sup>

Глубокоуважаемый  
Хрисанф Мефодиевич!

Грамота, о которой я хотел прочесть сообщение, оказалась изданной. Читать реферат теперь считаю излишним. Продолжаю сидеть дома. Как только поправлюсь – приду, если позволите, позаниматься в Обществе<sup>19</sup>. Мне необходимо просмотреть несколько датированных рукописей, как, напри[ме]р, № ХС – толковое Евангелие 1464 г[ода] и др[угие]. Сердечно благодарю Вас за Вашу книжку. Дай Бог, чтобы у Вас навсегда сохранилась страсть к науке, которая побуждает Вас, небогатого человека, издавать свои исследования на собственный «кошт». По ны-

нешним временам такие жертвоприношения науке большая, очень большая редкость.

Сердечно преданный Вам Н. Лихачев.

*СПбФ АРАН.*

*Ф. 107. Оп. 2. Д. 276. Л. 1.*

*Подлинник. Рукопись.*

*В нижнем левом углу помета чернилами:*

*«(22 янв[аря] 1892 [года])».*

#### № 9

Хрисанф Мефодиевич!

Просмотрите сочинение просв[ященно]го<sup>20</sup> Макария о нижегородских древностях [6]. В Нижнем Новгороде есть икона с сомнительной греческой надписью X века (Корсунская Б[о]жия М[атерь]). То ли это, что у Вас под 993 г[одом]?

Весь Ваш Лихачев.

*СПбФ АРАН.*

*Ф. 107. Оп. 2. Д. 276. Л. 2.*

*Подлинник. Рукопись.*

#### № 10

[1899 г.]<sup>21</sup>

Дорогой Хрисанф Мефодиевич!

Убедительно прошу Вас пожаловать ко мне в воскресенье, 31 января, вечером, к 8 часам (братья Барсуковы<sup>22</sup> жаждут поиграть с Вами в вист). Жду Вас непременно. Уговорите Болдакова<sup>23</sup> – боюсь, он будет отлынивать.

Искренно преданный Н. Лихачев.

*СПбФ АРАН. Ф. 107. Оп. 2. Д. 276. Л. 4.*

*Подлинник. Рукопись.*

*В нижнем левом углу карандашная помета: «(1899)».*

#### **Н.В. Покровскому<sup>24</sup>**

#### № 11

2 июня 1898 г.

Глубокоуважаемый Николай Васильевич!

Спешу уведомить Вас, что «Сборник» [7] закончен печатанием и брошюруется. Ввиду

того, что в нем есть три мелких сообщения, отдельных оттисков коих не было, не найдете ли Вы возможным выдать мне безвозмездно 10 экз[емпляров] «Сборника».

При сем представляю 25 экз[емпляров] отдельного оттиска последней статьи моей, помещенной в «Сборнике».

С истинным почтением и преданностью честь имею оставаться, Н. Лихачев.

ОР РНБ.  
Ф. 593. Оп. 1. Д. 352. Л. 1.  
Подлинник. Рукопись.

Г.К. Репинскому<sup>25</sup>

№ 12

[8 апреля 1897 г.]<sup>26</sup>

Глубокоуважаемый Григорий Кузьмич!

Простите великодушно, что до сих пор не поблагодарил Вас за доставленную мне

возможность порыться в запасах Сенатской лавки. К сожалению, там не оказалось решительно ничего старого и интересного. За XVIII столетие всего лишь 33 №№, из коих более половины еще перепечатки (так, 1716 г[од] в перепечатке 1823 года). Я выбрал для себя довольно много листов за царствование императора Александра I, но для Евгения Николаевича<sup>27</sup> не оказалось решительно ничего.

Искренно преданный и благодарный  
Н. Лихачев.

ОР РНБ.  
Ф. 636. Оп. 1. Д. 102. Л. 1.  
Подлинник. Рукопись.

## Примечания

<sup>1</sup> **Бычков Афанасий Федорович** (1818–1899) – историк, библиограф, археограф, ординарный академик Санкт-Петербургской академии наук (1869), директор Императорской публичной библиотеки (1882–1899), председатель Археографической комиссии (1891–1899).

Сохранилось еще два письма А.Ф. Бычкову (СПбФ АРАН. Ф. 764. Оп. 2. Д. 436): на л. 1 – письмо от 7 ноября 1897 г. с предупреждением и сожалением о том, что из-за болезни «должен пропустить первое же заседание», и на л. 4 письмо от 10 декабря 1898 г., где Н.П. Лихачев подтверждает, что «получил повестку на заседание 16-го числа», но сетует, что «точно рок какой-то тяготеет над моей работой в Комиссии», поскольку 7 декабря слег и нет надежды поправиться к нужному числу.

<sup>2</sup> В 1894 г. А.Ф. Бычков представлял Н.П. Лихачева в члены Археографической комиссии.

<sup>3</sup> В брошюре перечислено 43 «летучих издания», которые отсутствовали в главной библиотеке Франции, но имелись у Н.П. Лихачева.

<sup>4</sup> **Корсаков Дмитрий Александрович** (1843–1919) – историк, член-корреспондент Санкт-Петербургской академии наук (1905), экстраординарный (1881), ординарный (1884) и заслуженный (1897) профессор Казанского университета.

<sup>5</sup> **Ваксель Платон Львович** (1844–1919) – музыкальный критик, коллекционер, действительный член Академии художеств (1903), директор канцелярии Министерства иностранных дел (1897–1902).

<sup>6</sup> **Жиркевич Александр Владимирович** (1857–1927) – поэт, публицист, общественный деятель, коллекционер.

<sup>7</sup> Датируется по почтовому штемпелю.

<sup>8</sup> **Кондаков Никодим Павлович** (1844–1925) – историк древнерусского и византийского искусства, археолог, ординарный академик Санкт-Петербургской академии наук (1898), профессор Санкт-Петербургского университета (1888–1897), в 1920 г. эмигрировал.

Сохранилось еще два письма Н.П. Лихачева Н.П. Кондакову (СПбФ АРАН. Ф. 115. Оп. 4. Д. 242): на л. 4 – письмо от 30 декабря 1910 г. с сообщением, что «в доме наступило некоторое успокоение. Младенец поправляется», вопросом «Не будете ли добры пожаловать в воскресенье 2-го января в часы, когда

Вам удобно» и поздравлением с Новым годом; на л. 5 – письмо без даты, где адресат извещается о том, что «в ночь после ухода Вашего» автор основательно заболел, поэтому, вероятно, «придется проваляться несколько дней», «досадно, что не могу быть у Вас». После выздоровления ученый обещал явиться с просьбой всё показать, рассказать «и условиться о совместном осмотре» музея письменности.

<sup>9</sup> Речь идет о музее письменности, размещенном в петербургском особняке Н.П. Лихачева.

<sup>10</sup> **Лихачева Наталия Геннадьевна** (1873–1960) – дочь доктора русской истории Г.Ф. Карпова, с 1894 г. жена Н.П. Лихачева.

<sup>11</sup> **Лихачев Алексей Николаевич** (1904–1991) – в дальнейшем ученый-зоотехник.

<sup>12</sup> **Курбет** – неожиданная выходка, странный поступок.

<sup>13</sup> **Мало-малю** – хоть сколько-нибудь, немного.

<sup>14</sup> **Ольденбург Сергей Федорович** (1863–1934) – востоковед, индолог, политический деятель (кадет), экстраординарный (1903) и ординарный (1908) академик, непреременный секретарь (1904–1929) Санкт-Петербургской академии наук (АН СССР).

<sup>15</sup> Имеется в виду Николай II.

<sup>16</sup> **Веселовский Александр Николаевич** (1838–1906) – историк литературы, с 1872 г. профессор Санкт-Петербургского университета, ординарный академик Санкт-Петербургской академии наук (1881), умер через несколько дней после письма Н.П. Лихачева – 10 октября.

<sup>17</sup> **Лопырев Хрисанф Мефодиевич** (1862–1918) – византист, историк литературы, в 1896–1916 гг. служил в Императорской публичной библиотеке, член Археографической комиссии (1907–1912).

<sup>18</sup> Датируется по помете.

<sup>19</sup> Речь идет об Обществе любителей древней письменности, с которым Х.М. Лопырев сотрудничал с 1887 г.

<sup>20</sup> Слово вписано над строкой.

<sup>21</sup> Датируется по помете.

<sup>22</sup> **Барсуковы: Александр Платонович** (1839–1914) – историк, геральдист, управляющий Гербовым отделением Департамента Герольдии (1887–1914), и **Николай Платонович** (1838–1906) – историк, археограф, в 1883–1906 гг. руководил архивом Министерства народного просвещения.

<sup>23</sup> **Болдаков Иннокентий Михайлович** (1846–1918) – историк литературы, переводчик, с 1885 по 1909 г. служил в Императорской публичной библиотеке.

<sup>24</sup> **Покровский Николай Васильевич** (1848–1917) – археолог, общественный деятель, экстраординарный (1883–1893), ординарный (1893–1899) и заслуженный ординарный (1899–1917) профессор Санкт-Петербургской духовной академии, директор Археологического института в Санкт-Петербурге (1898–1917).

<sup>25</sup> **Репинский Григорий Кузьмич** (1832–1906) – историк, юрист, публицист, действительный тайный советник (1896), сенатор (1875).

<sup>26</sup> Дата поставлена в верхнем правом углу листа другим почерком.

<sup>27</sup> Видимо, **Опочинин Евгений Николаевич** (1858–1928) – литератор, фольклорист, коллекционер.