

1970	181	169
1971	113	89
1972	107	66
1973	105	87
1974	88	53
Общее число публикаций	880	1655

Рассмотрение потока публикаций по гуманитарным наукам показывает, что преимущественно это статьи по истории России, исторической теории и вспомогательных дисциплин. В структуре журнала эти публикации редко располагались на первых страницах.

Отдельно можно выделить публикацию научно-фантастических и просто литературных произведений. В журналах публикуются известные авторы – Аркадий и Борис Стругацкие, Станислав Лем, Кир Булычев [9] и др., их рассказы часто продолжают из номера в номер. Как и применительно к раннему постреволюционному периоду, взлет научно-фантастической литературы способствовал распространению и популяризации научных идей в обществе, формированию, «сциентистского дискурса эпохи» [2, с. 337]

Научные, идеологические и исторические юбилеи освящались в журнале достаточно подробно. Тематами публикаций становились как значимые даты – день рождения или день смерти ученого, или юбилейная дата открытия (открытие таблицы периодических элементов), так и значимые идеологические моменты – 25 лет Обществу Знания [5], 50 лет основания СССР [6], 70-летие 2 съезда РСДРП [7]. До 1960 года постоянной была рубрика «Люди русской науки». Позже она перестает быть постоянной и меняется содержательная направленность и посвящается только юбилеям.

Следующим шагом в изучении намеченных нами сюжетов станет соотнесение тематик и степени плотности публикуемого материала с этапами научной политики в СССР и трансформаций статуса ученого.

1. Дергачева, Л. Д. К вопросу об источниковедческом изучении дореволюционной журналистики России / Л. Д. Дергачева // Государство и общество. История, экономика, политика, право. – 2001. – № 1. – С. 94.
2. Долгова, Е. А. Рождение советской науки : ученые в 1920–1930-е гг. / Е. А. Долгова. – Москва : РГГУ, 2020. – С. 337.
3. Знание-сила : журнал для подростков / учредитель изд-во «Молодая Гвардия». – 1926. – № 9.
4. Знание-сила : научно-популярный журнал / учредитель изд-во Трудрезервиздат. – 1946. – № 1. – С. 40.
5. Знание-сила : научно-популярный журнал / учредитель изд-во Трудрезервиздат. – 1972. – № 4, 6.
6. Знание-сила : научно-популярный журнал / учредитель изд-во Трудрезервиздат. – 1972. – № 3, 8, 9, 10, 11, 12.
7. Знание-сила : научно-популярный журнал / учредитель изд-во Трудрезервиздат. – 1973. – № 7.
8. Знание-сила : научно-популярный журнал / учредитель изд-во Трудрезервиздат. – 1973. – № 8.
9. Знание-сила : научно-популярный журнал / учредитель изд-во Трудрезервиздат. – 1973. – №12. Знание – сила : научно-популярный журнал / учредитель изд-во Трудрезервиздат. – 1976. – №12. – С. 58–62.
10. Источниковедение : учебное пособие / И. Н. Данилевский [и др.] ; отв. ред. М. Ф. Румянцева. – Москва : Изд. дом Высшей школы экономики. – 2-е изд., исправл. – 2019. – 685 с.
11. Рынков, В. М. Периодическая печать: место в системе исторических источников / В. М. Рынков // Отечественные архивы. – 2010. – № 3. – С. 44–50.

Щавлинский Н.Б. АРХИВНЫЕ ИСТОЧНИКИ ПО ИСТОРИИ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В СОВЕТСКОЙ БЕЛАРУСИ

Истоки белорусской гражданской авиации неразрывно связаны с историей развития воздушного флота СССР. 9 февраля 1923 г. Совет труда и обороны принял постановление об организации при Главном управлении воздушного флота СССР Совета по гражданской авиации, на который были возложены функции руководства и управления всеми сторонами жизнедеятельности зарождающейся крылатой отрасли.

7 ноября 1933 г., в ознаменование 16-й годовщины Октябрьской революции в торжественной обстановке состоялось открытие Минского аэропорта, что явилось началом славной истории белорусской гражданской авиации, насыщенной событиями и трудовыми подвигами.

Яркую страницу в историю гражданской авиации Советской Беларуси вписали белорусские авиаторы в годы Великой Отечественной войны. Среди тех, кто прославил свое имя на фронтах войны, Герои Советского Союза: А.А. Алехнович, Г.А. Таран, В.Г. Горехов, В.А. Орехов, Т.А. Ковалев, Б.А. Ляхтин, А.К. Новиков; Герои Социалистического Труда: В.С. Ползунов, Т.Ф. Михасенко; Заслуженные пилоты СССР: Д.Г. Глущенко, Е.А. Богданов; Заслуженные работники транспорта БССР: С.В. Валицкий, М.И. Радченко; кавалеры множества орденов и медалей И.Л. Тарасов, А.П. Мамкин, Н.И. Жуков,

А.Е. Неклюдов, Е.Т. Клуссон, А.В. Жога, В.С. Дегтев, В.П. Ламбуцкий, С.Е. Свиридович, М.А. Румянцев, С.В. Валицкий и многие другие.

И в годы мирного развития белорусские авиаторы делали все возможное для роста престижа не только крылатой отрасли, но и Республики. Уже начиная с 1968 г. они ежегодно перевозили свыше одного миллиона пассажиров, десятки тысяч тонн различных грузов и почты. Авиационные специалисты Минского авиаремонтного завода в его огромных ангарах производили ремонт самолетов не только со всех Республик бывшего СССР, но и Болгарии, Венгрии, Польши, Монголии, Вьетнама, Сирии, Ирака, Мадагаскара, Ирана, Афганистана, Албании, Италии и других стран мира.

Несомненно, что история развития гражданской авиации Беларуси, тесно связанная с вышеприведенными событиями, представляет значительный интерес для белорусской исторической науки.

Следует отметить, что основная масса информации по развитию гражданской авиации Советской Беларуси содержится на страницах архивных материалов, хранящихся в Национальном архиве Республики Беларусь и Государственном архиве Минской области. Документы этих архивов позволяют достаточно широко и всесторонне проследить не только историю возрождения гражданской авиации Беларуси в послевоенное время, но и ее развитие в годы мирного строительства.

Например, в фонде Национального архива Республики Беларусь (Фонд 1005, оп. 3, д. 2а) содержатся материалы, касающиеся решений Совета Народных Комиссаров БССР от 2 июня 1944 г. о восстановлении гражданского воздушного флота Советской Беларуси [1, л. 6]. Здесь отмечается, что в ноябре этого же года Совет Народных Комиссаров БССР издал Постановление под №700 «О восстановлении и расширении Минского центрального аэропорта гражданского воздушного флота» [1, л. 7]. В этом же документе сообщается, что одновременно со строительством аэропортов, посадочных площадок в Беларуси, стали создаваться авиаподразделения в Гомеле, Пинске, Мозыре, Могилеве, Бобруйске, Витебске и Минске [1, л. 16–17]. А в документе №3 этого же фонда отмечается, что в 1948 г. в состав Белорусского управления гражданского воздушного флота был включен Калининградский аэропорт «Девау» [1, л. 4]. Кроме того, в данном фонде, в документе №27 содержится информация об организации в 1949 г. в Минске 1-й отдельной учебной авиаэскадрильи, которую возглавил подполковник гражданской авиации Ф.В. Антохин [2, л. 22].

Небольшой по объему материал, но очень важный для анализа структуры Белорусского управления гражданской авиации в 1953 г. содержится в документе № 71 вышеуказанного фонда. На его страницах отмечено, что в указанный период в составе Белорусского управления гражданского воздушного флота находились такие авиаподразделения, как: 104-й смешанный авиационный отряд, базировавшийся в городе Минске, 105-й объединенный авиаотряд, базировавшийся в городе Гомеле, 106-й объединенный авиаотряд, базировавшийся в городе Пинске, 7-й Учебно-тренировочный отряд и 1-ая Отдельная авиаэскадрилья, располагавшиеся в городе Минске, а так же аэропорты: Минск 1-го класса, Гомель и Пинск – 3-го класса, Мозырь, Витебск, Полоцк, Брест, Гродно, Калининград – 4-го класса и четыре неклассифицированные аэропорты – Бобруйск, Могилев, Барановичи и Молодечно [3, л. 64].

В то же время в документе №113 этого фонда содержится сведения о достижениях в 1957 г. коллектива Минского авиапредприятия, который вышел на передовые рубежи во Всесоюзном соревновании, развернутом в честь 40-летия Великой Октябрьской социалистической революции. В соответствии с приказом начальника Главного управления гражданского воздушного флота СССР Минское подразделение было награждено денежной премией в сумме 111 тысяч рублей. Двадцать лучших производственников коллектива награждены знаками за безаварийный налет 500 тысяч, одного и двух миллионов километров. А бортмеханик Конохов В.Е. и авиатехник Денисевич А.Ю. 31-го октября 1957 года Указом Президиума Верховного Народного Собрания Корейской Народно-Демократической Республики “за помощь в восстановлении и развитии народного хозяйства КНДР в послевоенный период, награждены корейскими орденами Государственного Знамени 3-й степени” [4, л. 7].

Значительная информация о структурных изменениях в БУГА в 1963 г. имеется в документе 262 фонда 1005. [5, л. 32–33]. В то же время в документе №213 указывается, что часть работников Гомельского авиационного авиаотряда, проводившая весной 1964 г. авиационно-химические работы на полях Каснодарского края, за качественное выполнение работ была награждена Почетными грамотами Белорусского управления гражданской авиации. [6, л. 378–379]. В данном документе также имеются сведения о белорусских авиаторах, которые приходили на помощь другим республикам СССР не только при обработке сельскохозяйственных угодий, но и в самое тяжелое для них время. Например, 26 апреля 1966 года в городе Ташкенте произошло мощное землетрясение, приведшее к большим разрушениям. И среди первых, кто протянул руку помощи узбекскому народу, были и белорусские авиаторы, которые в течение летних месяцев доставляли узбекских детей в Минск на оздоровление, а затем отправляли обратно [6, л. 266–267].

Очень важная информация, касающаяся становления и развития медицинской службы в Белорусском управлении гражданской авиации, хранится на страницах документа №3. Здесь указывается, что в 1963 г. в Минске был создан Совет БУГА, перед которым были поставлены задачи проведения науч-

но-исследовательских работ, усиления санитарно-просветительской работы во всех организациях и подразделениях [7, л. 147]. А в 1965 году, в соответствии с Постановлением Совета Министров СССР "О государственном санитарном надзоре в СССР" и на основании приказа министра гражданской авиации СССР, во всех управлениях гражданской авиации СССР, в том числе и в Белорусском управлении гражданской авиации, была сформирована санитарно-эпидемиологическая станция [7, л. 142].

Однако наиболее широко в рассматриваемом фонде представлены материалы, отражающие процессы развития гражданской авиации в Советской Беларуси в 1970-1980 гг. Наиболее полная и подробная информация об этой проблеме сосредоточена на страницах таких документов, как: №№ 415, 469а, 485, 581, 589, 638, 665, 670, 746 и др.

Например, в документе 415 указывается, что наибольших успехов за период 1971–1975 гг. добился коллектив Минского объединенного авиаотряда, руководство которым в то время осуществлял Заслуженный пилот СССР Е.А. Богданов. Насчитывая в своих рядах свыше 2800 человек, Минский объединенный авиаотряд являлся крупнейшим авиапредприятием Белорусского управления гражданской авиации, на долю которого в то время приходилось свыше 50 процентов объема авиационных перевозок республики.

По темпам роста авиационных перевозок авиапредприятие вышло на одно из первых мест не только в Белорусском управлении гражданской авиации, но и по Министерству гражданской авиации СССР. Уже в 1967 году в ознаменование 50-й годовщины Октябрьской революции и в связи с успешным выполнением плановых заданий Минскому объединенному авиаотряду было вручено на вечное хранение Почетное Знамя Минского областного комитета партии Белоруссии, областного исполнительного комитета, областного совета профсоюзов. В 1968 году в честь 50-летия образования БССР коллективу Минского авиапредприятия вручили на вечное хранение Почетное Знамя Центрального комитета Коммунистической партии Белоруссии, Президиума Верховного Совета БССР, Совета Министров БССР, и Белорусского совета профсоюзов [8, л. 127–130]. В 1972 г. Минский объединенный авиаотряд трижды выходил победителем во Всесоюзном социалистическом соревновании среди предприятий Министерства гражданской авиации СССР и пять раз – в социалистическом соревновании среди предприятий Белорусского управления гражданской авиации.

Что же касается развития гражданской авиации Беларуси в годы 10-й пятилетки (1976–1980 г.), то основная информация об этой проблеме содержится на страницах документа №589 [9, л. 1]. Здесь подчеркивается, что за указанный период произошло укрепление материально-технической базы авиапредприятий за счет реконструкции действовавших и строительства новых аэродромов, оборудования аэропортов средствами механизации и автоматизации перевозочных процессов и обслуживания самолетов на земле и в воздухе. Также были сданы в эксплуатацию новые аэропорты в Калининграде (1977 г.), Бресте (1976 г.) и в Витебске (1977 г.). В 1976 г. начато строительство нового комплекса аэропорта в Минске, в 1978 г. – в Гродно, а в 1980 г. произведена реконструкция взлетно-посадочной полосы в аэропорту Гомель для обеспечения эксплуатации самолетов Ту-134А. Всего же за истекший период было построено 46 взлетно-посадочных площадок с искусственными покрытиями, открыто 11 новых воздушных линий союзного и местного значения, а протяженность воздушных трасс доведена до 40 тысяч километров [9, л. 3].

Следует отметить, что некоторые проблемы, касающиеся развития авиаремонтной отрасли гражданской авиации в Советской Беларуси, освещены на страницах документов, хранящихся в фонде № 3805 Государственного архива Минской области. Так, в документе №1 указывается, что с самого начала деятельности Минского авиаремонтного завода № 407 перед его коллективом была поставлена задача «не только производить капитальный ремонт авиационной техники, но и заниматься изготовлением нестандартного технологического оборудования для нужд всех ремонтных баз гражданского воздушного флота СССР» [10, л. 141]. В то же время в документе №10 отражена деятельность коллектива авиапредприятия по обеспечению выполнения производственного плана, безопасности полетов, совершенствованию технологий, внедрению на производстве научно-технического прогресса [11, л. 37].

Значительный по объему материал, касающийся освоения коллективом завода №407 ремонта самолета Ил-14, содержится на страницах документа №19. Кроме того, в документе имеются сведения о тесном сотрудничестве коллектива авиапредприятия с такими предприятиями, как «Минский шарикоподшипниковый завод», «Минский инструментальный завод» и др. [12, л. 11–14].

Таким образом, изучение и использование материалов Национального архива Республики Беларусь, а также Государственного архива Минской области позволяет всесторонне и широко проанализировать многие процессы в развитии гражданской авиации Советской Беларуси.

1. Национальный архив Республики Беларусь (далее – НАРБ). – Ф. 1005. Оп.3. Д. 2а.
2. НАРБ. – Ф. 1005. Оп.3. Д. 27.
3. НАРБ. – Ф. 1005. Оп.3. Д. 71.
4. НАРБ. – Ф. 1005. Оп. 3. Д. 113.

5. НАРБ. – Ф. 1005. Оп. 2. Д. 262.
6. НАРБ. – Ф. 1005. Оп. 2. Д. 213.
7. НАРБ. – Ф. 1005. Оп. 2. Д. 3.
8. НАРБ. – Ф. 1005. Оп. 2. Д. 415.
9. НАРБ. – Ф. 1005. Оп. 2. Д. 589.
10. Государственный архив Минской области (далее – ГА Минской области). – Ф. 3805. Оп. 1. Д. 1.
11. ГА Минской области. – Ф. 3805. Оп. 1. Д. 10.
12. ГА Минской области. – Ф. 3805. Оп. 1. Д. 19.

Чепик В.Н.

**ДОКУМЕНТЫ О РОЛИ В. БРАНДТА
В ТРАНСФОРМАЦИИ ВНЕШНЕПОЛИТИЧЕСКОЙ ДОКТРИНЫ ФРГ (1964–1967 ГГ.)**

В научной литературе хорошо изучен период разрядки и деятельности В. Брандта по реализации новой восточной политики в качестве канцлера ФРГ. Однако его роль в подготовке трансформации внешнеполитической доктрины ФРГ в предшествующие годы, когда он стал председателем Социал-демократической партии и занимал должности мэра Западного Берлина, а затем министра иностранных дел в правительстве К. Кизенгера в полном объеме не исследована. Введение в научный оборот документов из личного архива В. Брандта поможет проследить эволюцию взглядов западно-германской элиты на доктрину Хальштейна (расценивавшую дипломатическое признание ГДР со стороны других государств как недружественный по отношению к ФРГ акт) и дополнить контекст формирования новой восточной политики проблемами продвижения европейской интеграции.

Во время визита в США в мае 1964 г. В. Брандт очертил круг основных проблем, с которыми столкнулся Запад при выстраивании отношений со странами Восточной Европы. Они были связаны как с политической интеграцией Европы, так и с разными подходами стран Запада к продвижению европейской идеи за «железный занавес». В. Брандт выступал за то, чтобы Германия также, как и Франция могла взять на себя инициативу в решении германского вопроса и независимо от Великобритании и США вести переговоры с СССР по условиям объединения Германии. Первоочередной задачей, по мнению Брандта, являлось налаживание экономического и культурного сотрудничества как возможности поднятия железного занавеса и «открытия Европы» для граждан восточноевропейских стран, которым не следовало забывать о том, что они европейцы. «Мы должны предложить совместные проекты народам восточной Европы и дать им понять, что мы не боимся, а стремимся приблизить их уровень жизни к нашему. Это также соответствует первоначальной идее плана Маршалла. ... Задача состоит в том, чтобы у нас были все возможные средства, для того чтобы Европа продолжала развиваться вместе», – утверждал в своем выступлении В. Брандт [3]. В том же документе признавалось, что германский вопрос нельзя было решить без СССР, и поэтому нужно было стремиться к устранению разделяющих барьеров и расширению контактов и связей между гражданами. Для продвижения европейской идеи на Восток, Запад нуждался «в твердости своих принципов», в «дерзости и изобретательности в быстро меняющемся мире», поскольку Европа не заканчивалась перед «железным занавесом» [3]. Позже в феврале 1967 г. В. Брандт заявил о том, что экономическое, техническое, научное, культурное и, по возможности, политическое сотрудничество с народами и государствами восточной Европы «является пробным камнем для разрядки в европейской политике» [4].

Принципы восточной торговой политики предстояло сформулировать таким образом, чтобы торговля со странами восточной Европы составляла «справедливую долю в общем объеме внешней торговли Федеративной Республики». Необходимо было исключить необоснованный дисбаланс между экспортом и импортом ЕЭС с восточноевропейскими странами. Более того, В. Брандт предусматривал меры по защите рынка ГДР от «неблагоприятных воздействий, обусловленных различиями в экономических системах» и меры по дальнейшему «смягчению импортной политики в отношении Востока» [4].

Для В. Брандта отношения между Востоком и Западом уже не определялись исключительно как отношения «друг-враг». Начиная с 1964 г., он выступал с идеей преобразования конфликта, которую почерпнул из концепции Кеннеди «стратегия мира», заключающаяся в преобразовании предмета конфликта, но не в разрешении самого конфликта. В. Брандт был убежден, что находившиеся у власти в восточноевропейских странах коммунистические партии и идея коммунистической революции в мировом масштабе не перестали представлять угрозу для Запада. Убеждая своих однопартийцев в необходимости изменения подхода к «восточной политике» В. Брандт доказывал, что настала пора менять отношение к восточноевропейским государствам, которые рассматривались как советский лагерь против Запада. «Давайте не будем выдавать желаемое за действительное и мыслить категориями крайностей. Наша задача – настроить восточноевропейские государства против Советского Союза. Однако наша цель должна заключаться в том, чтобы прийти к этим народам в качестве приемлемого и доброго соседа. Мы должны сделать так, чтобы другие народы чувствовали себя лег-