

Osiris. Philadelphia, 1989. Second series. V. 5

Спецвыпуск. Наука в Германии: Конгломерат институциональных и интеллектуальных проблем. Редактор выпуска Катрин М. Олеско.

Катрин М. Олеско. Введение *Wissenschaft* и реформа. Фредерик Грегори. Кант. Шеллинг и руководство наукой в эпоху Романтизма; Томас Бромен. Университетская реформа теоретической медицины в конце XVIII в.; Наука и образование. Герт Шубринг. Подъем и спад в работе Боннского естественнонаучного семинара; Катрин М. Олеско. Обучение физике в прусской средней школе до 1859 г.; Фредерик Л. Холлес. Сочетание преподавательской и научно-исследовательской деятельности в лаборатории Либиха; Научные институты и научное творчество. Дейвид Кахан. Кольрауш и электропроводность электролита. Инструменты, институты и научное открытие; Дейвид Е. Роу. Клейн, Гильберт и гёттингенская математическая традиция; Джеффри А. Джонсон. Иерархичность и научное творчество в химии, 1871—1914; Наука и политические институты. Эдмунд Н. Тодд. Промышленность, государство и электротехника в Руре 1900-х годов; Питер Вайнгарт. Германская евгеника: Между наукой и политикой; Комментарий Джеймса Альбисетти, Чарльза Е. Макклеланда и Р. Стивена Тернера к статьям спецвыпуска *Наука в Германии*; Указатель.

Studies in Science of Science.
Beijing, 1989. V. 7. N 4

Форум науки и техники. Лю Венянь. Технические открытия: Научно-исследовательская область, заслуживающая особого внимания; Теория науковедения. Чжао Хонджу и др. О структуре фундаментальной науки; Вань Сюкунь. Предварительные замечания о сравнительном науковедении; Конь Гуопинь. Полная свобода мысли: Необходимое условие развития математики; Научно-техническая стратегия и политика. Сон Чженьчай и др. Всестороннее исследование бассейна Желтой реки (Хуанхэ); Чен Тянью и др. Модель определения общего технического уровня сельского хозяйства; Тань Шигао. К вопросу о развитии науки и техники в Китае в сравнении с Индией и Бразилией; Руководство наукой и техникой. Сю Яочонь и др. Анализ методов научно-технического планирования; Ке Бо. Состояние и развитие китайских научных и технических институтов в условиях местного самоуправления; Юань Суонг. Взаимосвязь между научно-техническим развитием и структурой научно-технических кадров; Чжань Лихуа и Джоа Джиян. Организация руководства Пекинской

академией наук и полученные результаты; Личность в науке. Синь Рюнхуань и Ли Саньху. Анализ школы Либиха и причины ее успехов; Сю Сяньюнь. Рапп и его техническая мысль; Сай Сюлянь. Видный представитель индийского науковедения.

Technology and Culture.
Chicago, 1988. V. 29. N 2

Кристофер Хамлин. Уильям Дибдин и проблема использования биологических фильтров для очистки сточных вод; Питер Майксинз. Новый взгляд на «Бунт инженеров»; Уильям Ф. Тримбл и У. Дейвид Лунс. Литтл С. Адамс.— отец беспосадочного приема авиапочты; Обзор выставок. Джудит А. Маго. Пища для размышления в Филадельфии: «Набитая кладовка. Трехсотлетняя история продуктов питания»; Сьюэллен Хой. Помните о *Мобро!* «Удаление и обезвреживание городских отходов»,— выставка в Чикагском музее науки и промышленности; Брайан Дж. Кыодахи. «Столичная железная дорога»,— выставка в Городском музее Нью-Йорка; Сообщения о конференциях. Памела Е. Мак. Леса,— среда обитания и ресурсы: Конференция по истории охраны окружающей среды (Дьюкский университет, 1987); Джоан Д. Маккой. «Встреча'86»: Гуманитарные науки и техника (Атланта, 1986); Рецензии. Текущая библиография по истории техники (1986).

Technology in Society.
N. Y., 1989. V. 11. N 4

Дорис Гайхлер Цаллен. Контролируемые исследования: «Повесть» о двух технологиях; Пол Левинсон. Электронная свобода текста: Новые возможности писательского труда; Спецраздел: Наука, техника и общество. Международная конференция по проблемам образования. Джордж Булярелло, А. Джордж Шиллингер. Вступительное слово; Маргарита М. Пенья. Введение. Проблемы взаимосвязи науки, техники и общества в условиях международной интеграции; Карл Митчел. В поисках новых точек соприкосновения науки, техники и общества; Стивен Г. Катклифф. Взаимоотношения науки, техники и общества как область междисциплинарных академических исследований; Леонард Уакс. Наука, техника и общество: Новые требования к подготовке специалистов; Лонгдон Виннер. Столкновение интересов в научно-технических исследованиях; Пол Т. Дурбин. Изучение техники в условиях узкой специализации высшего образования США; Мануэль Медина, Хосе Санмартин. Новые функции исследований по философии техники в Испании.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ НАУЧНЫЙ РЕЙС ВETERАНА АРКТИКИ

В августе—сентябре 1989 г. ледокол «Леонид Красин» совершил морской переход из Мурманска в Ленинград с заходом в порты четырех Скандинавских стран.

Многодневный переход через акваторию пяти морей совершил один из старейших кораблей не только в нашей стране, но и в мире: он был построен более семи десятилетий назад. Рейсу «Красина» предшествовали решения о его списании из состава флота. Лишь квалифицированная экспертиза, проведенная морским Регистром СССР, и разносторонние организационно-технические мероприятия предотвратили неизбежное превращение ледокола в металлолом.

Вначале, когда разрабатывался проект скандинавского рейса корабля и осуществлялась его научная и техническая подготовка, речь шла только о музеефикации «Красина», о перебазировании его в Ленинград и использовании в качестве причального судна (традиционный для истории техники подход). В настоящее время ставится вопрос об использовании «Красина» после соответствующих восстановительных и реставрационных работ в качестве плавающего историко-научного центра.

История ледокола весьма примечательна, она тесно связана со многими событиями, пережитыми нашей страной в XX столетии. Он был построен английской фирмой «Армстронг» по заказу русского правительства и спущен на воду в Ньюкасле в начале 1917 г. В июне того же года корабль, получивший название «Святогор», прибыл в Архангельск. Его задачей являлось обеспечение зимнего плавания судов и проводка их в Архангельск, превратившийся в период первой мировой войны в важнейший внешнеторговый порт России (до этого ледоколов там вообще не было). В течение многих лет «Святогор» был одним из наиболее крупных и мощных судов мирового ледокольного флота. Его максимальное водоизмещение составляло 10 620 т, скорость 15 узлов, мощность трех установленных на судне паровых машин 3×3350 л. с. [1].

В период гражданской войны корабль был захвачен в Архангельске и переправлен в Англию, где находился до 1922 г. Впоследствии ледокол был переименован: в 1927 г. судно получило название «Красин» в честь видного дипломата Леонида Борисовича Красина — первого наркома внешней торговли и первого советского посла в ряде европейских стран [2; 3].

Последующие события принесли «Красину» широкую известность. В 1928 г. в высоких северных широтах потерпела аварию экспедиция итальянца Умберто Нобиле, пытавшаяся на дирижабле достичь Северного полюса. Многие суда разных стран двинулись к предполагаемому месту катастрофы (в том числе три советских ледокола), но лишь «Красин» благодаря своим техническим

возможностям и квалифицированной работе экипажа сумел в тяжелых ледовых и погодных условиях пробиться к месту трагедии дирижабля «Италия» и спасти участников арктической экспедиции.

В конце 20-х и в 30-е годы «Красин» участвовал во многих экспедициях. Среди них — спасение потерпевшего аварию у берегов Шпицбергена крупнейшего немецкого океанского лайнера «Монте-Сервантес» с 1500 пассажирами на борту. В летописи «Красина» — участие в спасении экипажа затертого во льдах советского ледокола «Челюскин», поиски команды разбившегося в северных широтах французского самолета «Латам», на котором потерпел всемирно известный норвежский исследователь Руаль Амундсен. На счету «Красина» — прокладка новых ледовых трасс на Северном морском пути, участие в различных транспортных и научных операциях. В период Великой Отечественной войны он активно и деятельно послужил стране, ее армии и флоту. Снабженный палубным оружием и усиленной защитой, «Красин» входил в состав международного конвоя PQ-15, участвовал в эскортировании советских, английских и американских судов с военными и гражданскими грузами на борту [4]. В 50-х годах ледокол был реконструирован и долгое время находился в составе арктического флота. Он принимал участие в дальних и ближних рейсах, работал по заданиям морских, геологических, транспортных организаций.

Потом было длительное затишье... В 60—70-х годах мало кто слышал и знал, где находится легендарный корабль и что с ним происходит.

После проведенного в начале 70-х годов капитального ремонта ледокол становится научно-исследовательским судном Министерства геологии. Он получает название «Леонид Красин», участвует в морских научных экспедициях. Обладая мощной автономной электростанцией, корабль выполняет функции энергетической базы для полярных предприятий и научных организаций на Шпицбергене и Земле Франца-Иосифа. В 80-е годы корабль все реже выходил в море, долго стоял у причала и был даже «приговорен» к списанию из состава флота...

И вот через много лет после памятного северного рейса открылась новая, необычная страница в истории ледокола «Леонид Красин». Он был передан Министерством геологии СССР на баланс Международного фонда истории науки, созданного в Ленинграде в 1986 г.¹ Подписанию соглашения предшествовали длительные переговоры, разносторонняя техническая экспертиза, согласование многих научно-технических, организационных и

¹ См. ВИЕТ. 1990. № 2

экономических вопросов. Активное содействие инициативе Международного фонда оказали руководители Академии наук СССР и Ленинградский научный центр АН.

Надо отметить, что альтернативой передачи «Красина» Фонду и использованию его в научных целях явилась бы весьма печальная и неизбежная для старых кораблей судьба — демонтаж, разрезка, сдача в металлолом или, что практикуется в последнее время, продажа за валюту иностранным металлофирмам [5].

Корабль должен стать не причальным судном со стабильным местом стоянки и постоянно действующей на нем исторической экспозицией (по аналогии с «Авророй» в Ленинграде или «Витязем» в Калининграде). Цель иная: не только использовать «Красин» как музей истории науки, техники и освоения Арктики, но и превратить его в непрерывно функционирующий корабль науки, способствующий расширению и укреплению международных контактов в исследовании проблем экологии, космоса, биосферы, истории науки и культуры.

Экспедиция 1989 г. была организована совместными усилиями Международного фонда истории науки, Академии наук СССР, Министерства геологии и Министерства иностранных дел. Скандинавскому рейсу «Красина» предшествовала тщательная разработка научной программы и конкретных планов и проектов организационной, научной, экономической и финансовой подготовки. Все это было довольно непростым и весьма трудоемким делом, к тому же не имеющим прецедента. Естественно, подготовительная работа потребовала немалых коллективных усилий, настойчивости, энергии, времени. Достаточно сказать, что только техническая подготовка ледокола осуществлялась несколько месяцев.

В состав экипажа корабля вошли 57 человек. Научную экспедицию представляли 24 специалиста, в их числе научные сотрудники Министерства геологии, ряда академических учреждений — Института истории естествознания и техники, Института географии, Института мировой экономики и международных отношений, а также Министерства иностранных дел и Внешэкономбанка.

Путь корабля лежал через порты Норвегии, Дании, Швеции, Финляндии. В соответствии с программой осуществлены заходы длительностью до двух-четырех дней в города Тромсё и Осло (Норвегия), Гетеборг и Стокгольм (Швеция), Копенгаген (Дания), Хельсинки (Финляндия).

Из-за объективных обстоятельств (неоднократно возникавшие штормовые условия, неизбежные корректировки курса, трудности лодманской проводки в шхерах и т. п.) фактический график движения оказался заметно измененным.

Суммарная протяженность маршрута составила 2980 миль, общее время движения 375 ч. Длительность стоянок в портах колебалась в зависимости от технических возможностей гавани и корабля, условий и договоренностей с портовой администрацией, расчетных графиков движения и т. д. Суммарное

пребывание в портах захода составило 367 ч.

В ходе рейса была выполнена одна из важных задач программы музеефикации корабля в «подвижном варианте»: подтверждены основные технические параметры ледокола и работоспособность систем, доказаны ходовые и эксплуатационные возможности «Красина» для его перспективного использования в качестве плавающего историко-научного судна. Ветеран Арктики достаточно убедительно подтвердил свое право на существование и, образно говоря, обрел «второе дыхание».

Можно констатировать весьма благоприятную и вполне благоприятную общественную и психологическую атмосферу, сопровождавшую «Красин» в ходе его международного рейса. В этом, несомненно, сказались определенная предусмотрительность Международного фонда истории науки и некоторые заранее предпринятые шаги со стороны Министерства иностранных дел СССР, советских посольств в скандинавских странах, отделений АПН и обществ дружбы с зарубежными странами. Особенно эффективным было содействие общества «Финляндия — СССР», советского посольства в Швеции и отделения АПН в Норвегии. Практически на всем пути следования ледокола в каждой из стран посещения команде «Красина» и его научной экспедиции оказывался теплый прием как со стороны городских властей, муниципалитетов, администрации морских портов, руководства научных обществ и союзов, так и со стороны рядовых граждан.

В портах стоянки «Красин» был полностью открыт для посещения. Все желающие могли свободно подниматься на корабль, осматривать его, знакомиться с историко-научной экспозицией в кают-компаниях и отсеках. В экспозиции отражены некоторые вехи биографии Л. Б. Красина, его деятельность в период революционного подполья, зарубежной эмиграции, а затем на посту народного комиссара внешней торговли и советского посла в странах Западной Европы. Экспонировались и некоторые материалы, связанные с историей ледокола «Красин» в 20—30-е и 50—60-е годы.

Кроме знакомства с исторической экспозицией для иностранных граждан организовывались посещения штурманской рубки, капитанского мостика, верхних палуб и надстроек. Особый интерес, как правило, вызывало ознакомление с машинным отделением корабля — оно привлекало внимание не только специалистов кораблестроения, историков науки и техники, экологов, энергетиков, но и многих других посетителей, интересующихся историей техники. На судне была организована продажа отечественной научно-технической литературы, памятных открыток, конвертов, марок. Полученные средства используются для целей Международного фонда истории науки, для оснащения корабля современной аппаратурой и оргтехникой.

Побывавшие на «Красине» отмечали доступность и открытость, удивившую их после долгих лет запретов на какие-либо

массовые посещения советских судов, приходивших в зарубежные порты. Норвежцы, шведы, датчане, финны отмечали, что это наглядный пример нового мышления и новых подходов к международным связям и контактам. Участники рейса имели полную возможность свободно выходить на берег, осматривать достопримечательности скандинавских городов, общаться с людьми.

Число желающих побывать на корабле исчислялось многими сотнями. Например, в Тромсё за неполных два дня ледокол посетили около 3 тыс. человек, в Осло ежедневно на его борт поднимались более тысячи норвежских граждан. Та же ситуация повторялась в других странах и городах. Некоторые зарубежные посетители интересовались устройством корабля, техническим состоянием, мореходными качествами, историей его плавания в Арктике.

В Стокгольме видный специалист по паровым машинам Рольф Ульсон просил руководство экспедиции дать ему возможность пройти на «Красине» хотя бы несколько часов, чтобы иметь полное представление о работе основных агрегатов корабля. Такое разрешение было дано. Ульсон много лет изучает эксплуатацию паровых машин и судов. Он рассказал о том, как в Швеции берегут старые пароходы, как организуют на них рейсы для своих и иностранных туристов, как действует в стране специальное историко-научное общество по охране и реставрации пароходов.

Надо признать, что слушали его с некоторой завистью. «Если бы у нас в Швеции был такой „Красин“, — говорил Ульсон, — мы бы на него молились». Думаем, что его словам можно доверять. Не раз наблюдали мы, как бережно относятся в скандинавских странах к старине, к национальным реликвиям, сколько средств тратят на это важное государственное дело, оберегая, сохраняя и восстанавливая ценные исторические сооружения, машины, механические устройства, корабли. Скажем, в Норвегии созданы превосходные государственные музеи («Фрам», «Кон-Тики», Полярный музей и др.), привлекающие своими экспозициями множество людей всех возрастов и профессий. Патриотизм воспитывается не лозунгами и призывами, а конкретным отношением к истории своей страны, своего народа, к непреходящим историческим ценностям.

Ученые и специалисты, с которыми приходилось встречаться в Скандинавии, выражали уверенность, что Международному фонду истории науки и Академии наук СССР удастся сохранить «Красин» как историческое судно и использовать его для развития международного общественного и научного сотрудничества. Отражая такие настроения, финская газета «Хельсингин саномат» писала: «„Леонид Красин“ будет и в дальнейшем способствовать проведению дипломатии открытых дверей как научно-техническая база и как памятная историческая реликвия — легендарный ледокол остается на дипломатическом посту...» [6].

В ходе международного рейса выполнялась программа научных контактов, переговоров и соглашений. В портах стоянки на борту ледокола и в резиденциях различных обществ, фирм и организаций состоялись встречи, беседы и широкий обмен мнениями по различным аспектам совместной деятельности.

Так, например, в Осло прошли успешные переговоры с дирекцией Полярного института Норвегии, подписан протокол о сотрудничестве при организации совместных советско-норвежских морских экспедиций, достигнута договоренность о взаимных связях с морскими музеями г. Осло, согласована программа совместной работы с Полярным клубом и Арктическим обществом в г. Тромсё. Состоялись предварительные переговоры с представителями английской фирмы «Армстронг энд Виккерс» о возможном участии этой фирмы в реконструкции ледокола «Красин».

В Копенгагене проведены переговоры с руководством Международной организации по исследованию моря (IKES). Достигнута договоренность об использовании этой организацией «Красина» на коммерческих условиях. В Стокгольме при содействии советского посольства состоялись переговоры с руководством Нобелевского комитета, сотрудниками МИД Швеции и других учреждений. Согласован ряд вопросов увековечения памяти Альфреда Нобеля в Ленинграде (долгое время он жил и работал в Петербурге), намечен также ряд совместных с Международным фондом истории науки исследований и общих изданий. Там же, в Стокгольме, намечено сотрудничество с Государственным объединением морских музеев и со специализированным Музеем истории науки и технологий.

В Хельсинки проведены переговоры с руководством Академии наук Финляндии, в ходе которых определены направления совместных исследований в области истории техники, изучения биосферы, экологии Балтийского моря и ряда пограничных районов. Администрация известной судостроительной фирмы «Вяртсиле марине» выразила намерение составить в 1990 г. технический проект реконструкции ледокола «Красин» и принять участие в его реализации. (В декабре прошлого года эксперты этой фирмы прибыли в Ленинград и провели детальный осмотр корабля.) В финской столице создано отделение Международного фонда истории науки, намечены перспективы расширения взаимных контактов и сотрудничества.

Нельзя не рассказать о встрече корабля в Ленинграде. По свидетельству ветеранов флота, такие встречи случаются редко. Даже профессиональные моряки, не говоря уже о членах научной экспедиции, не ожидали, что сдержанный и строгий Кронштадт встретит старейший в мире полярный ледокол трехкратным залпом орудий. Когда «Красин» медленно шел мимо острова отечественной морской славы, с берега неслись звуки военного духового оркестра, выстроившегося в честь корабля-ветерана

на набережной. Это не могло не растрогать всех собравшихся на палубе участников экспедиции. Мощными длинными гудками, какие теперь редко услышишь на флоте, приветствовал «Красин» кронштадтцев.

Затем была не менее памятная встреча в самом Ленинграде — у причала Морского вокзала на Васильевском острове. Представители Ленинградского научного центра АН СССР, сотрудники исследовательских институтов и организаций, журналисты центральных и городских газет, многие ленинградцы приветствовали успешное завершение международного рейса и прибытие в город легендарного ледокола, оставившего заметный след в отечественной истории.

Ледокол пришвартован у причала Ленинградского морского порта. Укомплектована команда, поддерживаются функционирование и жизнеспособность всех его агрегатов и систем, разрабатывается обширная программа музеефикации и переоборудования для универсального научного использования. Есть все основания полагать, что после рекон-

струкции ледокола, совершенствования технической и материальной базы корабля при сохранении его исторической ценности научная и интернациональная миссия «Красина» будут продолжены.

А. И. Мелуа (Ленинград)
А. А. Пархоменко (Москва)

Список литературы

1. Виноградов И. В. Суда ледового плавания. М., 1946.
2. Койвунен П. Т. Ледокол «Красин». Десять лет под флагом Советов // Судостроение и судостроение. 1932. № 1—2.
3. Карпова Р. Ф. Л. Б. Красин — советский дипломат. М., 1962.
4. Папанин И. Д. Лед и пламень. 4-е изд. М., 1988.
5. Нестеренко В. Миноносец на продажу // Правда. 1990. 9 янв.
6. Памятная встреча в столице // Хельсингин саномат. 1989. 12 сент.

ЮБИЛЕЙ СТАРЕЙШЕГО СТУДЕНЧЕСКОГО НАУЧНОГО СООБЩЕСТВА.

(Кружок источниковедения истории СССР — 40 лет)

14 апреля 1990 г. в Московском государственном историко-архивном институте (МГИАИ) состоялось юбилейное заседание. Существующий уже свыше 40 лет при кафедре вспомогательных исторических дисциплин МГИАИ кружок источниковедения не только старейший, но и, наверное, единственный по непрерывности работы среди других подобных. Уникально и то, что все эти годы он работал под бессменным научным руководством одного человека — доктора исторических наук, профессора С. О. Шмидта.

Юбилейные (раз в пять лет) торжественные заседания, неизменно привлекающие внимание научной общественности и средств массовой информации, сами по себе уже стали традиционными. И на этот раз в избытке были научные доклады и многочисленные приветствия, иронические шутки и добрые пожелания. Собственно научную часть заседания составили: «Слово о кружке» его руководителя С. О. Шмидта, обзор научной деятельности кружка сделал С. В. Чирков, о деятельности кружка в последнее десятилетие рассказал С. В. Журавлев, с докладом «40 лет истории кружка: движение и постоянство» выступил один из крупнейших современных историков русского средневековья и старейший кружковец проф. С. М. Каштанов.

Кружок возник на рубеже 40—50-х годов, в период, пожалуй, наиболее тяжелых испытаний и унижений гуманитарного знания, в годы разгула «охоты на ведьм», когда изгонялись из университетов и академических институтов лучшие среди исследователей и преподава-

телей. Но нет худа без добра, и в стенах как бы второсортного тогда историко-архивного института постепенно собиралось немало замечательных ученых и педагогов. Только на кафедре вспомогательных исторических дисциплин трудились такие, ставшие классиками отечественной историографии ученые, как Л. В. Черепнин, Н. В. Устюгов, А. Ц. Мерзон, А. А. Зимин, хорошо известные многим историкам науки А. И. Андреев и В. К. Яцунский и др. Кроме того, у МГИАИ имелись еще одно преимущество и яркое отличие от других истфаков. Здесь обучали не только догматической схоластике, но, готовя специалистов, обучали их навыкам и умению работы с подлинными документами, прививали отношение к документальному памятнику как ценности непреложной. Не случайно, что уже в 50—60-е годы в МГИАИ формируется, пожалуй, сильнейшая у нас высшая школа по отечественной истории. Ведущее положение выпускников МГИАИ среди нынешних профессиональных историков среднего поколения убедительно свидетельствует об этом. В таких своеобразных условиях и начал в конце 40-х годов свою деятельность молодой преподаватель С. О. Шмидт, основатель и, как уже говорилось, бессменный руководитель научного студенческого кружка по источниковедению истории СССР.

Для того чтобы понять, почему именно источниковедческий кружок смог стать своего рода опорным центром развития исторических знаний и просуществовать столь долго, необходимо разяснить еще и следующее.

В «послекратковурской» период установления истин единственных и абсолютных

какое-либо движение, направленное на осмысление и развитие теории исторического процесса и исторического познания, стало едва ли возможным. Однако частичный выход был найден. Некоторые проблемы теории и методологии исторического познания перешли в источниковедение, дисциплинарно ориентированное на разработку вопросов методики и техники работы историка. Этот, своего рода, галс был удачен и естественен в условиях глубоких источниковедческих традиций отечественной школы, уходящих своими корнями к французско-германской историографии. Однако все названные обстоятельства, так сказать, объективного характера, и их все же недостаточно. Чтобы понять и объяснить феномен кружка источниковедения, необходимо высветить роль руководителя кружка и некоторые особенности его личности.

О кружке и его руководителе существует уже весьма внушительная литература (см., например: *Лихачев Д. С.* Краткий очерк научной, педагогической и общественной деятельности С. О. Шмидта [1, с. 3—9]). Мы же ограничимся авторитетным свидетельством С. М. Каштанова, который писал: «Ему свойственно постоянное стремление расширять кругозор кружковцев, приобщать их к „большой науке“, к высокой культуре научной мысли и ее словесного выражения. Выступления самого Сигурда Отговича в кружке с заключительным словом по студенческому или аспирантскому докладу всегда являются апофеозом заседания, я бы сказал, праздником для присутствующих. Они учат любви к истории, воспитывают склонность к историческому синтезу. Отличаясь феноменальным знанием фактов всех периодов истории СССР во многих их подробностях, С. О. Шмидт умеет выстроить из мозаики фактов удивительные по широте и художественной силе исторические полотна» [2, с. 178].

Заслугой С. О. Шмидта является также и то, что участие в работе кружка все четыре десятилетия было привлекательно не только для собственных его учеников, но и для воспитанников других преподавателей, которые отчетливо понимали особое значение школы кружка в становлении настоящего специалиста. Из 10 докторов и 100 кандидатов наук, прошедших школу кружка, только четвертая

часть — непосредственные ученики его руководителя. Кружковцами написаны сотни книг и тысячи статей. Их можно встретить не только среди работников архивов и академических исследовательских институтов, но и среди ведущих писателей и журналистов, политических обозревателей Гостелерадио и искусствоведов, общественных деятелей и чиновников и, конечно, преподавателей самого МГИАИ и многих других вузов.

Кружок источниковедения на протяжении многих лет служит ориентиром для аналогичных студенческих научных обществ исторических вузов страны. Его роль, конечно, особенно велика в студенческом научном движении МГИАИ, и, в частности, в деятельности других кружков, также накопивших уже собственные замечательные традиции, например кружка истории СССР (руководитель-проф. А. И. Комиссаренко), кружка истории древнего мира и средних веков (руководитель-проф. Н. И. Басовская) и др.

Ровно 10 лет назад акад. Б. М. Кедров от имени Комитета СНОИЕТ говорил о кружке как о деле увлекательном, глубоко патристическом: «С огромным интересом и радостным приятием все эти годы внимательно слежу за творческой жизнью вашего замечательного ученого сообщества, чья работа давно и решительно вышла за традиционные рамки вузовского кружка» [2, с. 191].

А уже в наши дни, 14 апреля, на юбилейном заседании проректор МГИАИ Н. И. Басовская говорила, что кружок источниковедения истории СССР есть непреходящая ценность в нашем институте, в нашей стране, особенно в эпоху переоценки всеобщих ценностей.

И. Р. Гринина, С. С. Илизаров

Список литературы

1. Шмидт Сигурд Отгович: Библиографический указатель / Сост. Шохин Л. И. М., 1987.
2. Источниковедение и историография. Специальные исторические дисциплины // Сб. статей. М., 1980.

(Л. В. Митрохин), «Новые данные о родословной Е. И. Рерих» (С. Н. Кайдаш), «Н. К. Рерих и его Школа. К 150-летию основания Школы Общества Поощрения Художеств» (М. И. Полевая).

*

**

3 октября 1989 г. в ЦК КПСС состоялось совещание историков, на котором обсуждались актуальные проблемы развития

КОРОТКО О СОБЫТИЯХ

14—16 октября 1989 г. в Ленинграде, в Музее-усадьбе Н. К. Рериха в Изваре и в средней школе пос. Волосово проходила Международная конференция («Третья Изварская») «Мир через культуру», посвященная 110-летию со дня рождения Е. И. Рерих. На конференции были заслушаны доклады: «Слово о Е. И. Рерих» (В. М. Сидоров), «Учение о Матери Мира в свете идей русской софиологии» (Ю. В. Линник), «Е. И. Рерих как участник Центрально-Азиатской экспедиции (По материалам индийских архивов)»