

УДК 94(47).084.9

***СТОЛИЧНЫЕ НАУЧНЫЕ ЖУРНАЛЫ И ПРОВИНЦИАЛЬНЫЙ АВТОР
В КОНЦЕ 1950 – НАЧАЛЕ 1960-Х ГГ.***

ПО МАТЕРИАЛАМ ДОМАШНЕГО АРХИВА М.П. КИРЮХИНА

Кирюхин Д.В.,

кандидат исторических наук,

доцент кафедры «Иностранные языки»

ФГБОУ ВО Нижегородская ГСХА,

Россия, г. Нижний Новгород

Аннотация. В статье рассматривается проблема переписки и взаимоотношений научных журналов «Судостроение» и «Речной транспорт» и провинциального автора на основе сохранившихся материалов домашнего архива М.П. Кирюхина в конце 1950 – начале 1960 гг. Автор отмечает, что важной особенностью подобного общения являлась возможность оспорить решение рецензента и право на публичную полемику.

Ключевые слова: научные журналы СССР, материалы домашнего архива, М.П. Кирюхин

***METROPOLITAN SCIENTIFIC JOURNALS AND THE PROVINCIAL
AUTHOR IN THE LATE 1950 – THE BEGINNING OF THE 1960'S
ON THE MATERIALS OF M.P. KIRYUKHIN'S HOME ARCHIVES***

Kiryukhin D.V.,

candidate of Historical Sciences,

associate Professor of “Foreign languages” Department

Nizhny Novgorod State Agricultural Academy,

Russia, Nizhny Novgorod

Annotation. The article deals with the problem of correspondence and relationships between scientific journals “Shipbuilding” and “River transport” and the provincial author on the basis of materials of Kiryukhin’ home archives in the late 1950s and early 1960s. The author notes that an important feature of communication was opportunity to challenge the decision of the reviewer and the right to public debate.

Keywords: Scientific journals of the USSR, materials of the home archives, M.P. Kiryukhin

Весной 2017 г. отечественное научное сообщество встретили очередные потрясения: в апреле электронная библиотека elibrary.ru, созданная для оценки публикационной активности ученых и научных организаций, исключила из списка индексируемых журналов 344 издания, названных «недобросовестными и низкокачественными изданиями, симулирующими научную периодику» [5]. В ближайшее время ожидается создание нового «Перечня рецензируемых научных изданий», который заменит существующий, который насчитывает на 25 апреля 1958 наименований, удалив из списка журналы, не отвечающие правилам издательской этики, искусственно накручивающие свои показатели или слишком низкого качества [3].

С целью оптимизации работы научного сообщества было введено правило обязательной публикации результатов диссертационных исследований в изданиях из списка журналов Высшей аттестационной комиссии России. К ним добавились журналы, внесенные в Российский индекс научного цитирования (РИНЦ), и международные издания Scopus и Web of Science. На практике это привело к росту «посредников», предлагающих за денежное вознаграждение взять на себя все трудности – разнообразных НОУ ДПО, предлагающих услуги от участия в заочных научно-практических конференциях для публикации до выдачи дипломов о повышении квалификации. Не отстают и отдельные преподаватели и научные работники, руководство учебных заведений, научившиеся повышать индекс цитирования

не только за счет самоцитирований (которые в некоторых отраслях необходимы), но и благодаря обязательным цитированиям работ научного руководителя зависимыми от них студентами. Нововведения в итоге не облегчают отечественным ученым работы, а лишь прибавляют забот, заставляя после подготовки материала мучиться вопросом, где же теперь опубликовать свой труд.

Подобный вопрос не является новым для отечественного интеллектуального сообщества. Несмотря на то, что в Советское время не было обязательных требований для научного и педагогического работника по публикации материала, количество научных журналов было ограниченным, что представляло трудность для автора, не имевшего в столице серьезных покровителей. Взаимоотношения редакционных коллегий и авторов имели ряд неповторимых особенностей, канувших постепенно в лету с наступлением Перестройки. Этому сюжету и посвящена данная статья, рассматривающая материалы переписки кандидата технических наук, доцента ГПИ им. А.А. Жданова М.П. Кирюхина (1926–2014) с ведущими журналами.

Михаил Петрович Кирюхин родился 1 апреля 1926 г. в селе Слизнево Арзамасского района Нижегородской области. После окончания двух классов, М.П. Кирюхин учился в г. Горьком. В армии М.П. Кирюхин не служил, – был освобожден из-за туберкулеза шейных желез [13]. В 1944 г. М.П. Кирюхин поступил на кораблестроительный факультет Горьковского политехнического института им. А.А. Жданова, который с отличием окончил в январе 1950 г. Михаил Петрович был направлен в аспирантуру к выдающемуся отечественному ученому в области строительной механики корабля – доктору технических наук, профессору Наталье Викторовне Маттес (1909–1975 гг.) [16]. С февраля по сентябрь 1950 г. М.П. Кирюхин работал в конструкторском бюро завода «Красное Сормово», сдал вступительные экзамены и с 1950 г. по 1953 г. был аспирантом. По окончании аспирантуры 26 декабря 1953 г. защитил кандидатскую диссертацию по теме «Расчет прочности корпуса судна при постановке на слип» [12]. 27 февраля 1954 г. решением Совета ГПИ

им. А.А. Жданова (протокол № 6) Михаилу Петровичу Кирюхину была присуждена ученая степень кандидата технических наук. 21 декабря 1960 г. решением Высшей Аттестационной комиссии М.П. Кирюхин был утвержден в ученом звании доцента кафедры «Теория и строительная механика корабля». В ГПИ им. А.А. Жданова М.П. Кирюхин начал работать с сентября 1953 г.: ассистентом, старшим преподавателем, доцентом. Областью научных интересов М.П. Кирюхина было опытное и теоретическое исследование подъема и спуска металлических судов на гребенчатых слипах и другие аспекты, связанные с тематикой строительной механики корабля и сопротивления материалов. Ведущими для данной области научного знания были два журнала – «Судостроение» и «Речной транспорт».

Отраслевой научно-технический и производственный журнал «Судостроение» издается в Санкт-Петербурге с сентября 1898 г. Издание неоднократно меняло свое название: «Вестник Общества морских инженеров» (1898–1915), «Ежегодник Союза морских инженеров» (1916–1917), «Кораблестроитель» (1925–1930), «Судоходство и судостроение» (1931–1932), «Советское судостроение» (1932–1933), «Морское судостроение» (1933) и с 1934 г. – «Судостроение» [4]. Международный журнал речников «Речной транспорт» – это центральный печатный орган отрасли речного транспорта России, первый номер журнала «Русское судоходство на реках, озерах и морях» вышел в 1886 г., с 1918 г. на смену ему пришел журнал «Водный транспорт», в январе 1941 года появляется современное название главного печатного издания речной отрасли страны [17].

В конце 1959 г. М.П. Кирюхин направляет в журнал «Судостроение» статью «О повреждениях корпусов нефтеналивной баржи № 908 и теплохода “Парижская коммуна”» и 18 декабря того же года получает письменный ответ от отв. редактора отдела Л.М. Видуцкого: «Ваша статья была рассмотрена на заседании редколлегии, где было решено направить ее в журнал “Речной транспорт”, т.к. она подходит к тематике этого журнала» [23]. В семейном архиве сохранился черновик ответного письма, в котором Михаил Петрович

пишет об актуальности и тематике своего материала и констатирует: «Содержание статьи представляет интерес для людей, соприкасающихся с эксплуатацией и строительством как речных, так и морских судов. Такая тема статьи подходит также и к тематике журнала “Судостроение”» [27]. В завершении черновика 20 декабря 1959 г. автор задает редколлегии ключевой вопрос: «Ваше решение направить статью в журнал “Речной транспорт” не является ли способом вообще похоронить статью?» [27] 29 декабря был получен краткий ответ, в котором редакция «просит обратиться по поводу статьи в журнал “Речной транспорт”» [24], очевидно, что публикация статьи в это время была невозможна по причинам, не связанным с тематикой материала.

Редакция журнала «Судостроение» перенаправляет коллегам в «Речной транспорт» не только саму статью М.П. Кирюхина, но и положительный отзыв специалиста Ярошевича [18]. 10 марта 1960 г. Михаил Петрович получил ответ от отв. секретаря журнала «Речной транспорт» Я. Гофмана вместе с копиями заключения Я.Л. Левина [15] и Ярошевича. Письмо сопровождает комментарий: «При наличии существенных возражений просим направить их в редакцию» [20]. 17 марта М.П. Кирюхин готовит подробный и аргументированный ответ на замечания рецензентов. Позволим себе привести цитаты.

Замечание: «...материал устарел, в частности, идет речь о барже клепаной конструкции, подъем которой осуществлялся в 1952 году, да и рекомендации больно общи».

Ответ: «Расчетные методы и рекомендации совершенно не зависят от того, что судно клепаное или сварное. Если бы было судно сварным, то при осуществляемом его подъеме была бы та же самая авария. Если согласиться с рецензентом, что материал статьи устарел, то вероятно не было бы аналогичной аварии с теплоходом «Парижская коммуна». А ведь корпус этого теплохода, по сравнению с баржей № 908, подкреплен для плавания в условиях водохранилищ, чего при чтении статьи не мог не усмотреть рецензент. Нельзя согласиться также с безграмотным выражением рецензента, что «рекомендации

больно общи». Рекомендации ясные и конкретные: для избежания подобных аварий необходимо кильблоки устанавливать под жесткие поперечины связи корпуса (переборки, фермы и др.) (более подробно см. статью)» [25].

В письме от 14 июня 1960 г. редакция журнала «Речной транспорт» сообщает о вторичном рассмотрении материала М.П. Кирюхина и возражений по рецензии Я.Л. Левина, однако, и в этом случае находит причину не опубликовать статью, «т.к. она не представляет интереса для широко круга читателей журнала» [21]. Но и с этим положением автор не может согласиться и 28 ноября готовит письменный ответ, который сопровождает заключение комиссии ГПИ им. А.А. Жданова о том, что та «считает целесообразным опубликование статьи в журнале, имеющем распространение среди работников водного транспорта, т.к. освещаемый вопрос представляет интерес не только для работников судоремонтных предприятий, имеющих слипы для подъема судов, но и для судостроительных и судоремонтных заводов вообще, занимающихся спуском и подъемом судов» [26]. Заключение комиссии было передано автором члену редакции журнала М.И. Чернову.

Сходная ситуация происходит со статьей М.П. Кирюхина «О возможности подъема груженых судов», направленной в журнал «Речной транспорт» 22 января 1960 г. 8 марта автор получает отзыв гл. эксперта отдела экспертизы инженера А.Н. Казакова, выполненным им 15 февраля [6]. Письмо из редакции сопровождает замечание: «При наличии существенных возражений против рецензии просим сообщить об этом редакции» [19], поэтому 17 марта М.П. Кирюхин посылает в редакцию ответ. На замечания А.Н. Казакова об отсутствии метода расчетов автор пишет, что «Имея эти (т.е. приведенные в статье) данные, любой инженерно-технический работник может произвести эти расчеты». Ответ дополняет копия протокола заседания комиссии судоподъемников комитета подъемно-транспортных машин ЛОНТОМАШПРОМА совместно с первичной организацией ЛОНТОВТ при Ленгипроречтрансе от 31 января 1957 г., на заседании этих организаций был заслушан доклад М.П. Кирюхина. О возможности подъема судов в груженом

состоянии автор статьи также выступал 20 ноября 1959 г. в г. Николаеве на общесоюзной конференции по судоподъему. Кроме того, как справедливо отмечает М.П. Кирюхин, отрицательный отзыв А.Н. Казакова связан с тем, что тот является защитником метода шлюзования при переводе судов через плотины гидроузлов, следовательно, в научной полемике по данной проблеме придерживается противоположного мнения. Немалую роль в ответе М.П. Кирюхина играет также ссылка на работы Лауреата Сталинской премии, кандидата технических наук Д.И. Зиневича, внесшего большой вклад в разработку проектов судоподъемников и судоподъемных сооружений. Выпускник Николаевского кораблестроительного института Д.И. Зиневич, возглавил сектор судоподъемных сооружений в 1959 г., им была осуществлена унификация параметров и типоразмеров судоподъемных сооружений, разработана и внедрена серия типовых проектов. Д.И. Зиневич является автором около 200 научных работ, в числе которых учебник, монография и 70 авторских свидетельств на изобретения.

Хотя в первоначальном варианте названные статьи, вероятно, так и не были опубликованы, в первой половине 1960-х гг. в журнале «Речной транспорт» вышло несколько публикаций М.П. Кирюхина. В семейном архиве сохранилось письмо, датированное маем 1962 г., из редакции журнала, содержащее положительный отзыв на его статью «Причины некоторых аварий судов при подъеме на слипах» [22]. Кроме того, материалы названных статей нашли свое отражение в других работах автора в переработанном виде в журнале «Речной транспорт» в 1961 г. [11, С. 37], 1963 г. [9, С.36–37], 1965 г. [10, С. 60–62.]

Продемонстрированная полемика и борьба за опубликование своего материала М.П. Кирюхиным, как представителем советской интеллигенции, не были продиктованы характерной для настоящего времени «погоней за рейтингами». Согласно А.К. Калинин, «профессиональная ответственность в сочетании с нормами коммунистической морали (умножением личным трудом богатств страны, сознанием общественного долга, коллективизмом)

генерировала советский тип инженерно-технической интеллигенции» [7, С. 3–4]. Упорство и стремление Михаила Петровича Кирюхина достучаться до редколлегии центральных журналов связано со стремлением автора доказать свою правоту, поделиться с широкой научной общественностью результатами своих исследований и практических наработок. Принципиальность характера и намерение идти до конца были свойственны многим достойным представителям интеллигенции советского периода. «Я же знаю, что прав, поэтому ничего не боюсь» [1], – говорил В.В. Воронков (1925–2016), советский и российский архитектор, главный архитектор Дзержинска (1958–1966 гг.), Горького (1966–1976 гг.), заслуженный архитектор РСФСР. Можно назвать и Р.С. Гражданинова (1924–1998), представителя сельской интеллигенции, фронтовика Великой Отечественной войны, директора школы и педагога, о чем свидетельствуют его фронтовые мемуары [8, С. 55–60] и воспоминания сына о нем [2, С. 137–151].

Возможность оспорить решение рецензента является неотъемлемой особенностью прогрессивного научного сообщества, которое характеризуется открытостью и правом на публичную полемику. Последнее, как мы видим на приведенном конкретном материале, было характерно для советского научного общества в технических отраслях в к. 1950 – н. 1960-х гг. Современное отечественное научное сообщество, одним из важнейших открытий для которого стало распространение сети Интернет, к сожалению, в большинстве случаев не может похвастать подобными отношениями между авторами и редколлегией. Зачастую последние демонстрируют замкнутость, кастовость, деление авторов на категории «свой / чужой», что приводит к разобщенности интеллектуальной среды, представители которой ощущают себя конкурентами, нежели коллегами. Осложняет создавшуюся ситуацию и переход множества изданий на коммерческую основу, что порождает рост числа фиктивных журналов и публикаций, с которыми ВАК продолжает бороться и по сей день [14]. Путем агрессивной капитализации многие издания совершают самоубийство для отечественной науки, ибо кроме состоятельных обитателей

столицы, а среди научной общественности таковых немного, никто не сможет опубликовать материал, что приведет к изоляции журнала, его деградации и историографической кончине.

Библиографический список

1. «Боролся до конца». Год назад не стало архитектора Вадима Воронкова. // Еженедельник «Аргументы и Факты» № 25, 21.06.2017.

2. Гражданинов И.Р. Гражданиновы в фотографиях из семейного архива. // Фронтовые записки сержанта Гражданинова Рафаэля Семеновича: рукописи, фронтовые письма, материалы периодической печати / Сост. Кирюхин Д.В. – Н.Новгород: типография «Растр», 2017. – С. 137–151.

3. Заявление Совета по науке при Министерстве образования и науки РФ о формировании «Перечня ВАК». [Электронный ресурс]. – Режим доступа – URL: http://sovet-po-nauke.ru/sites/sovet-po-nauke.ru/files/data/Declaration_index_VAK_17_05_2017.pdf (Дата обращения 13.08.2017).

4. Издания и публикации. / Акционерное общество «Центр технологии судостроения и судоремонта». [Электронный ресурс]. – Режим доступа – URL: <http://www.sstc.spb.ru/publications/> (Дата обращения 13.08.2017).

5. Исключение журналов из РИНЦ, ретракция статей и открытые рецензии: вопросы и ответы. / Научная электронная библиотека Elibrary. [Электронный ресурс]. – Режим доступа – URL: https://elibrary.ru/retraction_faq.asp (Дата обращения 13.08.2017).

6. Казаков А.Н. Отзыв к статье к.т.н. тов. Кирюхина М.П. «О возможности подъема груженых судов». 15.02.1960 г. – Архив автора.

7. Калинин А.К. Партийно-государственная политика по формированию инженерно-технической интеллигенции во втузах верхней Волги в 1976–1985 гг.: автореф. дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 – Иваново, 2007. – С. 3–4.

8. Кирюхин Д.В. Ратный подвиг Р.С. Гражданинова и его «Фронтовые записки сержанта». // Вестник Нижегородской государственной сельскохозяйственной академии, № 2 (10) апрель – июнь 2016. Н.Новгород: Нижегородская ГСХА, 2016. – С. 55–60.

9. Кирюхин М.П. Как избежать аварий судов при их подъеме на слип. // Речной транспорт, 1963, № 1. – С.36–37.

10. Кирюхин М.П. О реконструкции слипа завода имени 40 годовщины октября. // Речной транспорт, 1965, № 4. – С. 60–62.

11. Кирюхин М.П. Подъем судов на транспортных судоподъемниках. // Речной транспорт, 1961, № 3. – С. 37.

12. Кирюхин М.П. Расчет прочности корпуса судна при постановке на слип: автореф. дис. канд. техн. наук. – Горький, 1953 г. – 20 с.

13. Кирюхин М.П. Рукописи и черновики. – Архив автора.

14. Комментарий Ассоциации научных редакторов и издателей (АНРИ), Совета по этике научных публикаций АНРИ, Вольного сетевого общества экспертов Диссернет и Совета Общества научных работников об исключении журналов из РИНЦ. [Электронный ресурс]. – Режим доступа – URL: <http://rasep.ru/novosti/203-kommentarij-assotsiatsii-nauchnykh-redaktorov-i-izdatelej-anri-soveta-po-etike-nauchnykh-publikatsij-anri-volnogo-setevogo-obshchestva-ekspertov-dissernet-i-soveta-obshchestva-nauchnykh-rabotnikov-ob-isklyuchenii-zhurnalov-iz-rints> (Дата обращения 13.08.2017).

15. Левин Я.Л. Заключение о статье т. Кирюхина «О повреждениях корпусов нефтеналивной баржи № 908 и теплохода “Парижская коммуна” при их подъеме на слипах». 26.01.1960 г. – Архив автора.

16. Маттес Н.В. / Официальный сайт НГТУ им. Р.Е. Алексева. [Электронный ресурс]. – Режим доступа – URL: <http://www.its.nntu.ru/history-face/166-mattes-nv> (Дата обращения 13.08.2017).

17. О журнале. / Журнал «Речной транспорт (XXI век)». [Электронный ресурс]. – Режим доступа – URL: <http://www.rivtrans.com/content/about> (Дата обращения 13.08.2017).

18.Отзыв тов. Ярошевича и Рудакова на статью М.П. Кирюхина. Копия. – Архив автора.

19.Письмо М.П. Кирюхину из редакции ежемесячного экономического и производственно-технического журнала Министерства речного флота РСФСР «Речной транспорт». 08.03.1960 г. – Архив автора.

20.Письмо М.П. Кирюхину из редакции ежемесячного экономического и производственно-технического журнала Министерства речного флота РСФСР «Речной транспорт». 10.03.1960 г. – Архив автора.

21.Письмо М.П. Кирюхину из редакции ежемесячного экономического и производственно-технического журнала Министерства речного флота РСФСР «Речной транспорт». 14.06.1960 г. – Архив автора.

22.Письмо М.П. Кирюхину из редакции ежемесячного экономического и производственно-технического журнала Министерства речного флота РСФСР «Речной транспорт». Май 1962 г. – Архив автора.

23.Письмо М.П. Кирюхину из редакции научно-технического и производственного журнала «Судостроение». 18.12.1959 г. – Архив автора.

24.Письмо М.П. Кирюхину из редакции научно-технического и производственного журнала «Судостроение». 29.12.1959 г. – Архив автора.

25.Черновик письма М.П. Кирюхина в редакцию журнала «Речной транспорт». 17.03.1960 г. – Архив автора.

26.Черновик письма М.П. Кирюхина в редакцию журнала «Речной транспорт». 28.11.1960 г. – Архив автора.

27.Черновик письма М.П. Кирюхина в редакцию журнала «Судостроение». 20.12.1959 г. – Архив автора.