

представлены дела, касающиеся долговых обязательств, наследования, административных правонарушений и их разрешений. Однако можно обнаружить и материалы, характеризующие деятельность органов сословного городского управления, объявления о купеческих капиталах, наряды о выдаче купцам и мещанам паспортов, ведомости о численности купцов и мещан Рославля и Ельни, об участии представителей городских сословий в органах городского самоуправления, родословные доказательства рословчан, купеческие аттестаты и похвальные листы, именные списки бургомистров и ратманов Рославля.

Недостатком и сложностью работы с материалами регионального архива является тот факт, что много материалов было уничтожено вовремя оккупаций Смоленска в 1812 и 1941-1943 гг.

Анализ различного вида источников показывает, что по степени научной значимости они далеко не равноценны, в связи с чем только привлечение значительного количества документов, разрозненных среди многих фондов местных и центральных архивов, дает возможность воссоздать достаточно целостную картину о сословных корпорациях Смоленского региона конца XVIII – начала XX вв.

Отметим, что ряд вопросов в отношении сословного управления Смоленской губернии отражен в имеющихся документах явно недостаточно и весьма фрагментарно. Важнейшими видами источников по истории сословного управления являются нормативно-правовые акты, законодательные акты соответствующих периодов отечественной истории, регулирующие работу данных органов власти.

УДК 629.73(092)(045)

DOI: 10.18287/978-5-6049622-0-6-2023-19

*Лукоянова М.А.*¹

**САХАЛИНСКАЯ ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ 1929-1991 ГГ.
В СВЕТЕ АРХИВНЫХ ИСТОЧНИКОВ**
(г. Южно-Сахалинск)

В 1929 году началось проектирование воздушной трассы, которая соединила Северный Сахалин с материковой частью Советского Союза.

¹ Лукоянова М.А. – кандидат исторических наук, старший научный сотрудник научно-редакционного отдела, ГБУК «Сахалинский областной краеведческий музей», lukoyanovahistory@yandex.ru

В 1930 году по этому маршруту был совершен первый перелет, положивший начало истории авиации Дальнего Востока. В статье приводится обзор документов, отложившихся в Российском государственном архиве экономики и Государственном историческом архиве Сахалинской области и содержащих информацию по развитию воздушного сообщения. Данные источники встречаются в различных неспециализированных фондах архивов, и имеется необходимость в их систематизации.

Ключевые слова: Северный Сахалин, гражданская авиация, архивные документы, Государственный исторический архив Сахалинской области, Российский государственный архив экономики.

*Lukoyanova M.A.*¹

SAKHALIN CIVIL AVIATION 1929-1991 IN THE LIGHT OF ARCHIVAL SOURCES (*Yuzhno-Sakhalinsk*)

In 1929, began the planning of an air route that connected Northern Sakhalin with the mainland of the Soviet Union. In 1930, the first flight was made along this route, which marked the beginning of the history of aviation in the Far East. The article provides an overview of documents deposited in the Russian State Archive of Economics and the State Historical Archive of the Sakhalin region, containing information on the development of air traffic. These sources are found in various non-specialized collections of archives, and there is a need for their systematization.

Keywords: Northern Sakhalin, civil aviation, archival documents, State Historical Archive of the Sakhalin region, Russian State Archive of Economics.

Гражданская авиация Сахалинской области отсчитывает свою историю с января 1930 года, когда летчик Михаил Васильевич Водопьянов осуществил полет по маршруту «Хабаровск – Александровск-на-Сахалине». На протяжении последующих 11 лет, до начала Великой Отечественной войны, воздушное сообщение между островом и материковой частью страны развивалось с переменным успехом. О проблемах его развития ярче других видов источников свидетельствуют архивные материалы. Цель данной статьи –

¹ Lukoyanova M.A. – Candidate of Historical Sciences, senior researcher of Scientific and Editorial Department, Sakhalin Regional Museum, lukoyanovahistory@yandex.ru

осветить корпус архивных источников, которые содержат информацию о становлении гражданской авиации Сахалина в 1929-1991 годах. Эти документы хранятся в Российском государственном архиве экономики (далее – РГАЭ) и Государственном историческом архиве Сахалинской области (далее – ГИАСО).

Развитие гражданской авиации на Сахалине не так давно стало объектом пристального интереса историков. В 2012 году увидели свет «Люди неба сахалинского» Владимира Овчинникова¹ – сборник очерков, посвященных островным авиаторам. В основном исследователи изучают историю дальневосточной авиации в комплексе, уделяя некоторое внимание сахалинским трассам: подобное содержание имеют «Крылья Дальнего Востока» Владимира Даниленко², диссертация «Становление и развитие гражданской авиации на Дальнем Востоке РСФСР (1929 – июнь 1941 года)» Александры Ярошенко³ и справочник «Первые летчики на Дальнем Востоке России: влетевшие в историю» Константина Пронякина⁴. Последний также стал автором документально-исторического повествования, посвященного дальневосточному пилоту Александру Светогорову⁵. Автор этой статьи подготовила несколько публикаций о сахалинской авиации для периодической печати и «Вестника Сахалинского музея»⁶.

¹ Овчинников В.И. Люди неба Сахалинского. Южно-Сахалинск: Сахалин – Приамурские ведомости, 2012. 80 с.

² Даниленко В.Ф. Крылья Дальнего Востока. Хабаровск: Хабаровское книжное издательство, 1980. 160 с.

³ Ярошенко А.А. Становление и развитие гражданской авиации на Дальнем Востоке РСФСР (1929 – июнь 1941 гг.): дис. ... канд. ист. наук. Хабаровск, 2010. 210 с.

⁴ Пронякин К.А. Первые летчики на Дальнем Востоке России: влетевшие в историю (справочник. 196 биографий). Хабаровск: ООО «Медиа-Мост», 2019. 158 с.

⁵ Пронякин К.А. Красный сон Светогорова: документально-историческое повествование. Хабаровск: Издательство Хворова А.Ю., 2016. 56 с.

⁶ Лукоянова М.А. История одной из первых сахалинских авиакатастроф // Сахалинский нефтяник. 2021. № 45. С. 13; Ее же. «Лучший летчик острова»: Трудовая биография пилота Ильи Мазурука на Сахалине // Вестник Сахалинского музея. 2022. № 1. С. 33-40; Ее же. Авиакатастрофы сахалинских летчиков в 1930-х гг. // Вестник Сахалинского музея. 2022. № 2. С. 15-29.

Управление «трассой героев», как тогда называли линию «Хабаровск – Сахалин» из-за сложности маршрута, осуществлялось из Москвы. В РГАЭ имеется фонд Всесоюзного общества Гражданского воздушного флота («Добролет») Главной инспекции воздушного флота (ф. 9577). В нем отложился ряд документов, отражающих создание авиатрассы на Сахалин в 1929 году и ее последующее развитие. Летом 1929 года на Северном Сахалине, а также на территории нынешних Камчатского и Хабаровского краев работала правительственная комиссия, собиравшая мнения населения по улучшению качества жизни, в том числе облегчения связи между «Тихоокеанским побережьем и обжитой полосой края»¹. По следам этой комиссии осенью 1929 года в указанные регионы отправилась Восточно-Камчатская изыскательная экспедиция «Добролета», подбиравшая самые удобные места для обустройства аэропортов. Ее деятельность отражена в соответствующем документе. Имеющиеся в нем сведения показывают, что еще в 1929 году число авиационных специалистов в Советском Союзе было настолько небольшим, что они решали отраслевые проблемы по всей стране: к примеру, имя С.П. Сержерса встречается и в этом документе², и в материалах, освещающих устройство авиалинии Одесса – Батуми. Мероприятия, необходимые для открытия воздушной сети, обсуждались и в переписке Дальневосточного краевого исполкома с руководителями «Добролета»³.

Осенью 1929 года работа по прокладыванию «воздушного моста» с материка на Сахалин перешла в активную фазу. «Добролет» начал формировать в Хабаровске организацию для решения авиационных проблем Дальнего Востока на месте, избегая длительной переписки с Москвой. Отдельное дело фонда № 9577 посвящено созданию Дальневосточного управления Гражданского воздушного флота. Оно называется «Материалы по эксплуатации Дальневосточных воздушных линий (планы, отчеты, переписка с пилотом

¹ РГАЭ. Ф. 9577. Оп. 1. Д. 120. Материалы Восточно-Камчатской изыскательной экспедиции «Добролета» (доклады, отчеты и переписка о ходе работ по изысканию воздушных линий). 19.XII.1929 – 17.XII.1930. Л. 71.

² Там же. Л. 154, 168.

³ Там же. Д. 70. Переписка с Дальне-Восточным краем исполкомом и НТК УВВС РККА об оказании материально-технической помощи для развития воздушных линий на Дальнем Востоке и о проектах зеркального аэрофототрансформаторного механизма для автоматической записи углов наклона аэрофотоаппарата. Л. 2-4.

Водопьяновым)»¹, но несет в себе гораздо больше информации, чем перечислено выше. Здесь есть анонимное пространное сообщение, рассказывающее о положении дел в Управлении в первые месяцы его работы²; имеются сведения о поведении летчиков, ставящем под угрозу их трудоустройство³; жена пилота Нелидова в письме требует от руководства Управления создания приемлемых бытовых условий для его семьи⁴ и т. д. Из документов этого дела становится известно, что в открытии трассы на Сахалин были заинтересованы не только нефтедобытчики, но и Далькрайрыбаксоюз и другие хозяйственные организации, занимавшиеся рыбным и зверобойным промыслами⁵. Проблемы бенефициаров авиалинии также обсуждались на заседании в Секторе обороны Госплана СССР⁶. Результаты первого года работы авиалинии изучала специальная комиссия, представившая итоги своей деятельности в подробнейшем акте и объяснениях к нему, собранных в одном архивном деле⁷.

Четыре дела из фонда № 9527 (Учреждения Гражданского воздушного флота СССР) посвящены авиационным катастрофам с участием сахалинских пилотов. 23 февраля 1932 года самолет ЮГ-1 Карла Ренкаса, выполнявший рейс из сахалинской Охи, разбился на территории Хабаровского края; погибли находившиеся на борту 16 человек⁸. 22 января 1936 года на лед Татарского пролива рухнул П-5 Николая Кутеко, летевший из Охи в Александровск; жертвами

¹ РГАЭ. Ф. 9577. Оп. 1. Д. 119. Материалы по эксплуатации Дальневосточных воздушных линий (планы, отчеты, переписка с пилотом Водопьяновым).

² Там же. Л. 14-15.

³ Там же. Л. 27, 31, 125.

⁴ Там же. Л. 44-44 об.

⁵ Там же. Л. 66.

⁶ Там же. Д. 65. Переписка с НКВД СССР, УВСС РККА, Советом по гражданской авиации и другими ведомствами об организации и работе воздушных линий в Монголии, на Дальнем Востоке и Камчатке, об использовании самолетов ГВФ для охраны Тихоокеанского побережья и для спецзаданий в Средней Азии. Л. 23-25.

⁷ Там же. Д. 185. Акт обследования деятельности Дальневосточного управления воздушных линий «Добролет». 1930 г. Л. 1-9 об.

⁸ Там же. Ф. 9527. Оп. 3. Д. 3. Материалы расследования катастрофы самолета ЮГ-1 № 718 Дальневосточного управления ВО ГВФ, 26 февраля 1932 г., пилот Ренкас К. М. (акты, протокол № 15, обвинительное заключение, показание). 104 л.

стали пилот и трое пассажиров¹. В авиакатастрофе «Савойи», управляемой Ильей Мазуруком, в гидропорту Александровска погиб один человек². Тем же летом вместе с самолетом АНТ-7 Федора Кононенко в Амуре утонули шесть пассажиров; экипажу и одному пассажиру удалось спастись³. Многостраничные дела каждой из этих авиакатастроф имеют схожую структуру: в них собраны акты о происшествиях, осмотре самолетов, допросные листы участников катастроф, обвинительные заключения, показания, прогнозы погоды, протоколы, служебные записки.

В Государственном историческом архиве Сахалинской области имеется один специализированный фонд, посвященный авиации, – № 731 (Южно-Сахалинский объединенный авиаотряд). Это подразделение было создано после вхождения Южного Сахалина и Курильских островов в состав Советского Союза по итогам Второй мировой войны. Оно функционировало с 1947 по 1991 год и охватывало своей деятельностью всю территорию Сахалинской области. Основной массив документов фонда № 731 – это месячные, квартальные и годовые отчеты по работе отряда; кроме того, в нем имеются справки, приказы, акты приема аэропортов, планы, штатные расписания, переписка с различными организациями по вопросам авиационной отрасли. В целом изучение документов этого фонда дает представление о работе по расширению региональной авиасети в послевоенный период.

Сведения о более раннем этапе развития сахалинской гражданской авиации (с 1930 по 1941 год) можно получить только из разрозненных источников. Документы, содержащие такую информацию, имеются в фондах ГИАСО № П-4 (Сахалинский областной комитет КПСС) и № 53 (Исполнительный комитет Сахалинского областного Совета депутатов трудящихся). Так, в фонде П-4 имеются протоколы областных партийных конференций, в одном из которых указано, что на Сахалин в 1933 году вербовали двух жен-

¹ РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 3. Д. 58. Материалы расследования катастрофы самолета П-5 Л-1738 Дальневосточного теруправления, 22 января 1936 г., пилот Кутеко Н.Л. (аварийный акт, заключение, справки). 45 л.

² Там же. Д. 62. Материалы расследования катастрофы самолета Савойя-55 Л-966 Дальневосточного теруправления, 21 июня 1936 г., пилот Мазурук И. П. (акты, протоколы, заключения). 67 л.

³ Там же. Д. 68. Материалы расследования катастрофы самолета АНТ-7 Л-2122 Дальневосточного теруправления, 4 августа 1936 г., пилот Кононенко (заключение, акты и др.). 61 л.

щин-авиаторов для работы в «Сахлесе», но из текста непонятно, прибыли ли они на остров, или контракты так и не были заключены¹. На другой партийной конференции в том же году летчик Илья Мазурук выступил с обещанием обеспечить «лучшую связь» с материком²; другие участники мероприятия отмечали неподготовленность посадочных площадок и проблемы с техникой³. В протоколах пленумов обкома ВКП(б) содержится информация о попытках создания Круго-Сахалинской авиалинии, которая бы связала населенные пункты Северного Сахалина между собой⁴, о мерах по обеспечению авиастроительства⁵, о подготовке и проведении Дня авиации в Александровске и Охе⁶ и т. п. Сведения о работе Александровского аэроклуба можно почерпнуть из постановлений Президиума Сахалинского областного исполнительного комитета⁷, представленных в фонде № 53. В них же имеется информация о столкновении кавасаки⁸ с самолетом, приведшем к значительному повреждению последнего⁹. Неполные биографические данные летчиков приведены в «Материале по советизации Северного Сахалина», подготовленном к 15-летию установления советской власти на половине острова¹⁰.

Архивные документы из хранилищ Москвы и Южно-Сахалинска содержат немало информации по развитию гражданской авиации Сахалина 1929-1991 гг. При работе с ними возникают

¹ ГИАСО. Ф. П-4. Оп. 1. Д. 7. Протокол I областной партийной конференции. Л. 43.

² Там же. Д. 10. Протокол II Сахалинской областной партийной конференции. Л. 16.

³ Там же. Л. 49.

⁴ Там же. Д. 13. Протоколы № 1-4 пленума обкома ВКП(б). Л. 104.

⁵ Там же. Д. 14. Протоколы № 1-28 заседаний бюро обкома ВКП(б). Л. 182, 184.

⁶ Там же. Д. 15. Протоколы № 29-60, 62, 63, 65-68 заседания бюро ВКП(б). Л. 48, 49.

⁷ Там же. Ф. 53. Оп. 1. Д. 81. Постановления президиума Сахалинского облисполкома № 1-200. Т. I. Л. 243; Д. 82. Постановления президиума Сахалинского облисполкома за 1936 г. Т. 1, 2. Л. 359, 360-361, 388, 389, 391-391 об.

⁸ Японское название рыболовецкого судна.

⁹ ГИАСО. Ф. 53. Оп. 1. Д. 82. Постановления президиума Сахалинского облисполкома за 1936 г. Т. 1, 2. Л. 37.

¹⁰ Там же. Д. 125. Материал по советизации Северного Сахалина. Л. 43, 44, 45, 49, 83-87.

определенные трудности: в Российском государственном архиве экономики вопросы дальневосточной авиации собраны вместе, специально дела для сахалинского направления не формировались. Исключения составляют только материалы по расследованию авиакатастроф, которые происходили либо на территории Сахалина, либо в Хабаровском крае с участием островных летчиков и пассажиров-сахалинцев. В Государственном историческом архиве Сахалинской области отдельно авиации посвящен только фонд Южно-Сахалинского объединенного авиаотряда, функционировавшего с 1947 года. Сведения по более ранней истории воздушного сообщения с материком следует искать в разных фондах – в основном тех, где собраны документы органов исполнительной власти. При этом не исключено, что информация по развитию авиасети имеется и в документах тех организаций, которые были инициаторами ее становления: нефтедобытчиков, рыболовов, лесобработчиков. Трудоемкая работа по выявлению таких источников представляет большой потенциальный интерес для историков, изучающих развитие транспорта на Дальнем Востоке.

УДК [930.25:908](470.44) |1887/1888|

DOI: 10.18287/978-5-6049622-0-6-2023-20

Майорова А.С.¹

**ПЕРВЫЕ ГОДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ САРАТОВСКОЙ УЧЕНОЙ
АРХИВНОЙ КОМИССИИ (1887-1888 ГГ.)**
(г. Саратов)

Первые годы деятельности Саратовской ученой архивной комиссии (СУАК) не привлекали внимания исследователей. На основании опубликованных материалов в статье сделан вывод, что с первых лет существования комиссия интенсивно работала по всем направлениям своей деятельности. Началась концентрация документов, которые поступали от учреждений, и осуществлялась их экспертиза. Был согласован подход к экспертизе. Проводились мероприятия по комплектованию библиотеки и музея комиссии,

¹ Майорова А.С. – кандидат исторических наук, доцент кафедры истории России и археологии, Саратовский национальный исследовательский государственный университет имени Н.Г. Чернышевского, majorova-as@mail.ru