

В. В. ЧВАНОВ, М. С. ПЕТРОВА

ИСТОРИЯ ОБ ИСТОРИИ...

К ЮБИЛЕЮ РОССИЙСКОГО ДОРОЖНОГО НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ИНСТИТУТА

Статья посвящена истории образования российского дорожного научно-исследовательского института (РосдорНИИ). Анализируется обнаруженный в Государственном архиве Российской Федерации (ГА РФ) документ, свидетельствующий о начале деятельности РосдорНИИ; предпринимается попытка осмыслить пройденный путь учреждения с фиксацией основных этапов его развития, определяется ключевая роль людей, стоявших у истоков его образования и внесших вклад в этот процесс.

Ключевые слова: институт, научное направление, история, архивные документы.

Шоссе Россию здесь и тут,
Соединив, пересекут,
Мосты чугунные чрез воды
Шагнут широкою дугой,
Раздвинем горы, под водой
Пророем дерзостные своды...

А. С. Пушкин. Евгений Онегин (гл. 7)

Образование научного учреждения в России всегда сопряжено с немалыми трудностями — как в плане планирования направлений деятельности, так и в плане организации его подразделений. Часто собственно истории создания учреждения не уделяется должного внимания, так что уже спустя несколько десятков лет после его появления (несмотря на успешную работу и приобретенный солидный статус) становится непросто отыскать документы, относящиеся к его основанию. Тем не менее, рано или поздно наступает пора, когда назревает необходимость осмыслить пройденный путь, зафиксировать его этапы, определить и оценить роль людей, внесших значительный вклад в этот процесс¹. И здесь на помощь приходят хранящиеся в архивах документы.

История Российского дорожного научно-исследовательского института (РосдорНИИ) весьма показательна. Она заслуживает внимания так-

¹ В пример следует привести недавнюю международную научную конференцию Санкт-Петербургского отделения Российского национального комитета по истории и философии науки и техники «Российская Академия наук и международные связи в области науки и культуры. XIX – начало XXI века», которая прошла в Санкт-Петербурге с 26 по 30 ноября 2012 года. Ряд ее наиболее обсуждаемых проблем были связаны с историей научных учреждений и инженерной деятельности, а также вкладом специалистов в различные сферы науки [14, с. 11; 14-15; 19-20 et cet.].

же в силу многолетней и успешной научной работы этого учреждения: в следующем 2014 г. институт празднует 55-летний юбилей.

* * *

Обратимся к истории создания института и этапам его развития.

В 1959 г. распоряжением Министра автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР (Минавтошосдор РСФСР) было создано подразделение, получившее название «Центральной научной исследовательской лаборатории» (ЦНИЛ), деятельность которой впоследствии способствовала образованию РосдорНИИ, а ее коллектив составил ядро института². Эта лаборатория, сформированная для проведения исследований в области надежности дорожных конструкций, была присоединена к Главному управлению общегосударственных шоссейных дорог (Гушосдор РСФСР). Она стала первым подразделением, организация которого была вызвана впервые формулированной целью создания новой отрасли дорожной науки, направленной на разработки в области эксплуатации автомобильных дорог и дорожных сооружений.

В этой связи дату образования ЦНИЛ (1959 г.) следует рассматривать и как время создания нового направления в дорожной науке России, и как день рождения РосдорНИИ, продолжившего работу в этой сфере.

Поскольку документ об образовании ЦНИЛ не обнаружен³, указанная дата (1959 г.) требует уточнения, в связи с чем необходимы поиск и анализ других свидетельств, относящихся к деятельности ЦНИЛ.

В этой связи весьма интересен более поздний документ (1960 г.), в котором подразумевается, что лаборатория уже существует. Это хранящийся в Государственном архиве Российской Федерации (ГА РФ) При-

² Факт создания ЦНИЛ подтверждает очевидец — Владимир Иванович Шестериков, в 1959 г. державший указанный документ в руках. В настоящее время д.т.н. В.И. Шестериков является старейшим сотрудником РосдорНИИ, участником создания новой отрасли отечественной дорожной науки, обеспечивающей эксплуатацию автомобильных дорог и дорожных сооружений (см. *ниже*). Ему принадлежит более 150 научных трудов по проблемам строительства, проектирования и эксплуатации мостовых сооружений, безопасности дорожного движения, опубликованных в отечественной и зарубежной печати. За многолетнюю научную деятельность В.И. Шестерикову присвоены звания Ветеран труда, Почетный дорожник России. О становлении В.И. Шестерикова как ученого, его творческой биографии, см. [11, с. 548-553].

³ Несмотря на поиски в ГА РФ к настоящему времени документ еще не обнаружен. Были изучены находящиеся на постоянном хранении приказы Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог об организации дорожно-исследовательских лабораторий в различных институтах и приказы реорганизационного характера за период с 1956 г. по 1961 г. (Фонд А 398. — Опись 1 [1939–1975]. — Канцелярия [1948–1975]). Все документы хорошей сохранности; пропусков в нумерации нет. Поиск планируется продолжить.

каз № 287 от 4 августа 1960 г. Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог, подписанный министром Федором Васильевичем Калабуховым. Документ свидетельствует о работе ЦНИЛ не только в лабораторных, но и в производственных условиях. В нем отмечается необходимость переоборудования полученного лабораторией транспорта (автобуса и двух автомобилей) под лабораторию для испытания мостов и передвижную лабораторию транспортно-эксплуатационных показателей, оснащенную специальными измерительными приборами⁴.

Ниже публикуются текст и фотография (Илл. 1) этого документа.

ПРИКАЗ
ПО МИНИСТЕРСТВУ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА
И ШОССЕЙНЫХ ДОРОГ

г. Москва

№ 287 от 4 августа 1960 года

Для выполнения Центральной научно-исследовательской лабораторией Гушосдора научно-исследовательских работ в производственных условиях, —

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Начальнику Гушосдора т. Саркисянцу обеспечить переоборудование полученных ЦНИЛ по разрядке Министерства автобуса ПАЗ-652 и двух автомобилей «Москвич 423», приспособив:

а) автобус ПАЗ-652 — под лабораторию испытания мостов, в соответствии с проектом, разработанным ЦКБ Минтрансстроя СССР;

б) два автомобиля «Москвич-423» — под передвижную лабораторию транспортно-эксплуатационных показателей, установив следующие приборы: толчкомер конструкции профессора Бируля А. К., маятниковый прибор для определения уклонов и качеств торможений. По мере дальнейшей разработки и изготовления приборов доукомплектовать ими передвижную лабораторию.

2. Автобус и автомобили «Москвич-423» принять на баланс ЦНИЛ Гушосдора.

3. Местом стоянки автомобилей установить гараж центральных ремонтных мастерских Московского ушосдора, надлежаще оформив их регистрацию в местном ГАИ, как машин специального назначения.

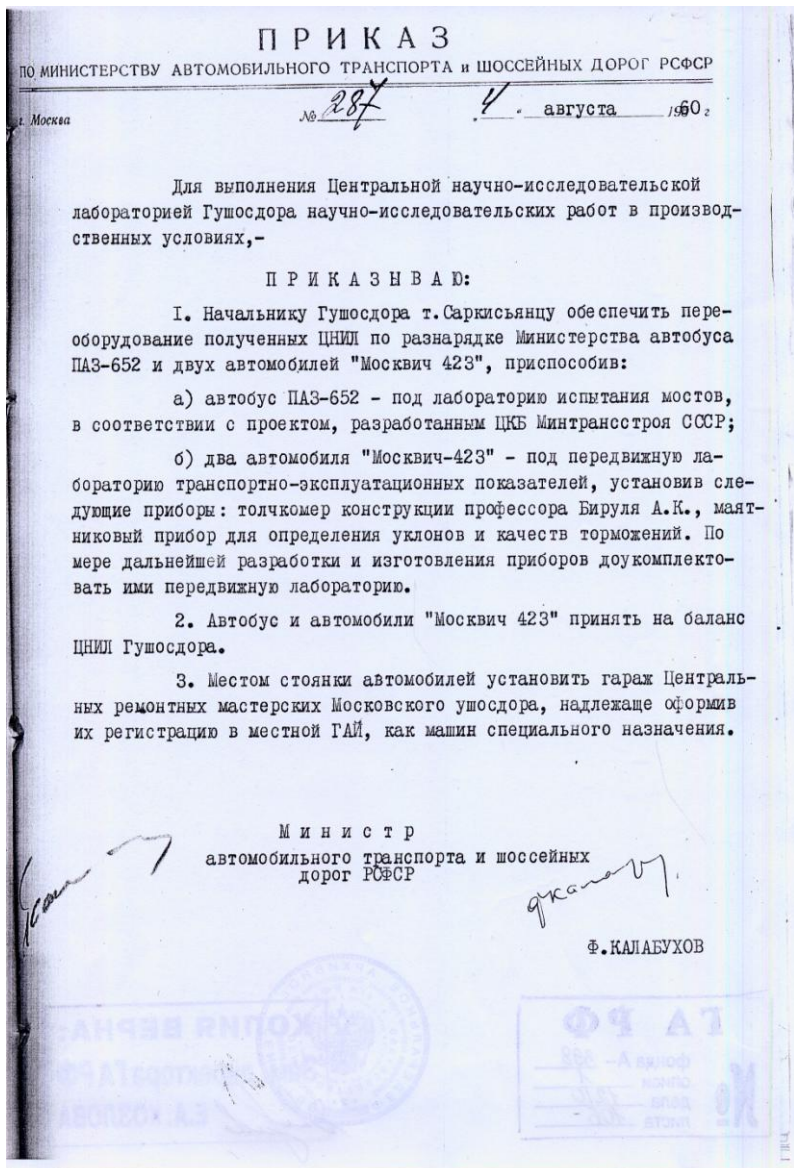
Министр автомобильного транспорта
и шоссейных дорог РСФСР

(подпись)
Ф. Калабухов

(подпись)

(печать)

⁴ ГА РФ. Ф. А-398. Оп. 1. Т. 4. Д. 1270. С. 106. Приказ напечатан на пишущей машинке на бланке Министерства, на белой бумаге форматом 210 x 297 мм (А4). Подписан Министром и неизвестным лицом, вероятно, осуществляющим учет документов (его подпись слева). Тем же почерком (и теми же чернилами) указан номер Приказа (287) и дата (4 августа 1960 г.).



Илл. 1.
Ксерокопия Приказа № 287
от 4 августа 1960 г., хранящегося в ГА РФ.

По дате подписания этого документа можно установить время создания ЦНИЛ. Как правило, проходит 2–3 квартала (6–9 месяцев) прежде чем специалисты, работающие в новом направлении, получают теоретические и опытные результаты, разрабатывают дальнейший план проведения практических мероприятий, подбирают необходимое для проведения испытаний оборудование. Если согласиться с таким допущением, то время создания ЦНИЛ приходится на осень (сентябрь – ноябрь 1959 г.)⁵, что согласуется с воспоминаниями В.И. Шестерикова.

В течение последующих десяти лет деятельность ЦНИЛ была сосредоточена на исследованиях новых дорожных материалов, периодических обследованиях основных дорог России и расположенных на них сооружений (мостов, тоннелей и пр.), на создании новых технологий работ по ремонту и содержанию дорог и мостов [2, с. 273].

В 1969 г. был организован Государственный дорожный проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт (ГипродорНИИ)⁶ Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР с филиалами на базе ЦНИЛ Гушосдора и на основе слияния имеющихся в Гипроавтотрансе подразделений, осуществлявших проектно-изыскательские работы для объектов дорожного хозяйства [2, с. 273; 7, с. 19–20]. В названии вновь созданного института были отражены два аспекта его деятельности: научно-исследовательская (которая в дальнейшем привела к образованию РосдорНИИ) и проектная (сосредоточенная в собственно ГипродорНИИ, в будущем сохранившем свое название).

В этом же году Решением Коллегии Государственного Комитета Совета Министров СССР по науке и технике от 13 апреля (№ 20) и Постановлением Коллегии Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР⁷ от 16 сентября (№ 5) для ГипродорНИИ были определены следующие направления научных изысканий:

- совершенствование технологии и организации работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений;
- исследования условий использования местных материалов, отходов промышленности и новых материалов для строительства и ремонта автомобильных дорог;

⁵ Погрешность составляет ± 1 месяц, т.е. обозначенный период может быть расширен с августа по декабрь 1959 г.

⁶ См. Распоряжение (№ 1608-р) Совета Министров СССР от 31 июля 1969 г. и Распоряжение (№ 1764-р) Совета Министров РСФСР [1, с. 330].

⁷ Министерство строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР было образовано 9 июня 1969 г. и переименовано Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 22 июня 1979 года в Министерство автомобильных дорог РСФСР (Минавтодор РСФСР) [10; 12].

- совершенствование методов механизации работ по ремонту и содержанию дорог и искусственных сооружений, а также разработка требований к машинам и механизмам для этих целей;
- разработка методов повышения пропускной способности, улучшения организации и обеспечения безопасности движения на автомобильных дорогах;
- совершенствование методов обустройства и архитектурного оформления дорог;
- повышение экономической эффективности и совершенствование уровня организации и управления службы ремонта и содержания дорог [1, с. 330-331].

Идейным вдохновителем научно-исследовательской деятельности ГипродорНИИ был Александр Петрович Васильев, который не только стоял у истоков основания этого подразделения и в течение 15 лет (до конца 1984 г.) руководил им и его филиалами, но и сформировал впоследствии крупнейшую научную школу России в области эксплуатации дорог, признанную как у нас в стране, так и за рубежом⁸ [6, с. 14].

В 1974 г. для ускорения внедрения в производство результатов научных исследований Министерством автомобильных дорог РСФСР (Минавтодор РСФСР)⁹ был создан проектно-технологический трест Росдортехстрой. Эту организацию, в основном занимающуюся обследованием и разработкой проектов ремонта мостовых сооружений, возглавил В.И. Шеманов, организовавший в дальнейшем филиалы (производственно-технологические центры) во Владимире, Волгограде, Красноярске и Перми [6, с. 14].

Принятое в конце 1988 г. решение руководства научно-исследовательского коллектива ГипродорНИИ выделиться в самостоятельный институт стимулировало появление Постановления Минавтодора РСФСР о создании на базе научной части ГипродорНИИ и проектно-технологического треста Росдортехстрой научно-производственного объединения, получившего название «Российский дорожный научно-исследовательский институт» (НПО РосдорНИИ). В его состав вошло 10

⁸ А.П. Васильев (род. 17 февраля 1932 г.) — заслуженный деятель науки и техники, крупнейший ученый и организатор дорожной науки. В настоящее время заведует кафедрой строительства и эксплуатации дорог Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). Особое значение имеют результаты его исследований по повышению технического уровня и эксплуатационного состояния автомобильных дорог. Им создан новый метод оценки состояния дорог по их потребительским свойствам и системам диагностики, что позволяет перейти на новые принципы управления состоянием дорожной сети; разработана концепция совершенствования норм проектирования автомобильных дорог [3; 6, с. 14].

⁹ Министерство автомобильных дорог РСФСР было образовано Постановлением Совета Министров РСФСР № 436 от 23 июля 1969 года при разделении Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР [10; 12].

центров, в том числе научно-производственные центры в Москве, Ростове-на-Дону, Саратове, Свердловске, Тюмени и Хабаровске¹⁰.

Со дня основания, помимо осуществления научной деятельности, РосдорНИИ стал выполнять проектно-технологические работы и участвовать в практической реализации собственных разработок [6, с. 14-15; 1, с. 347-348]. Но уже в начале 90-х гг. XX в. отраслевую науку (так же как и все народное хозяйство России) охватил глубокий экономический кризис. Недостаток средств, выделяемых на научные исследования, привел к резкому сокращению профильной тематики, в результате чего институт лишился 30% научных кадров. Научные подразделения не имели возможности проводить поисковые, заделные исследования, осуществлять модернизацию лабораторно-экспериментальной базы; практически была свернута и патентно-лицензионная деятельность. Основной научный потенциал в то время удерживался путем привлечения к решению инженерных задач специалистов других организаций [1, с. 348].

Попыткой найти выход из кризиса явилось преобразование в 1994 г. НПО РосдорНИИ в Государственное предприятие (ГУ) РосдорНИИ, стимулировавшее развитие филиалов института, которые приобрели статус дочерних организаций¹¹, деятельность которых во многом имела самостоятельный характер [2, с. 286]¹². Концом XX века заканчи-

¹⁰ Новое объединение, получившее статус научно-исследовательского учреждения, возглавил Ю. А. Староселец. По решению общего собрания трудового коллектива, состоявшегося 20 декабря 1988 г., генеральным директором НПО РосдорНИИ был избран В. А. Кретов. Исполняющим обязанности главного инженера НПО РосдорНИИ был назначен В. В. Мусохранов.

¹¹ Например, Тюменский и Саратовский центры вышли из системы РосдорНИИ; новый центр был образован (в 1995 г.) в Воронеже [1, с. 348].

¹² В числе наиболее значительных разработок РосдорНИИ последнего десятилетия XX в. программный комплекс для ПЭВМ по расчету оптимальных конструкций земляного полотна на основе направленного регулирования водно-теплового режима; технология получения жидких и вязких дорожных битумов из нефтяного сырья (гудрона) без процесса окисления (Свердловский НПЦ РосдорНИИ); технические решения по усилению железобетонных пролетных строений и опор; разработка рекомендаций по расчету и технологии устройства оптимальных конструкций дорожных одежд с армирующими прослойками при строительстве, реконструкции и ремонте дорог с асфальто-бетонными покрытиями; создание руководства по обеспечению равнопрочности дорожной конструкции при уширении автомобильных дорог; разработка технологии модификации битума добавками нефтеполимерной смолы; разработка технологии асфальтобетонных покрытий с противогололедными свойствами; создание руководства по назначению мероприятия по повышению безопасности движения на участках концентрации ДТП на федеральных дорогах; создание руководства по укреплению обочин и откосов автомобильных дорог; разработка инструкции по пропуску крупногабаритных и тяжеловесных грузов автомобильным транспортом по дорогам

ваются два начальных этапа развития РосдорНИИ: *первый этап* (осень 1959 – июль 1969 г.), начавшийся с образования ЦНИЛ и закончившийся ее вхождением в состав ГипродорНИИ, и *второй этап* (август 1969 г. – 2000 г.), ознаменованный выделением в 1988 г. научного подразделения ГипродорНИИ в самостоятельный институт РосдорНИИ и расширением сферы его научной деятельности.

XXI век положил начало новому периоду в жизни РосдорНИИ. И хотя с 2000 г. институт носит новое название – Федеральное государственное унитарное предприятие «Российский дорожный научно-исследовательский институт» (ФГУП РосдорНИИ), нарабатанный потенциал, сохранение творческого коллектива¹³ и кадровая преемственность позволяют говорить о том, что РосдорНИИ продолжает научные и исследовательские традиции, заложенные при образовании ЦНИЛ.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Бекряев Б. А., Буданов Ю. С., Варфоломеев В. Л. и др. Дороги России. Исторический аспект / Под ред. А. А. Надежко. М.: Издательская фирма «КРУК», 1996. 408 с.
2. Васильев А. П. История организации и становления отраслевой дорожной науки в системе РОСАВТОДОРа и ФГУП «Росдорнии» // Дороги и мосты 20/2 (М., 2008). С. 273–288.
3. Васильев Александр Петрович. — http://www.madi.ru/study/kafedra/str/personal_01.shtml (март, 2012). Официальный сайт Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). Заглавие с экрана.
4. ГИПРОДОРНИИ. — <http://www.giprodor.ru/company/> (март, 2012). Официальный сайт ГИПРОДОРНИИ. Заглавие с экрана.
5. Дороги. — <http://www.wikiznanie.ru/ru-wz/index.php/Дорога> (март, 2012). Заглавие с экрана.
6. Дорожная наука: Справочная энциклопедия дорожника (СЭД). Т. IV / Коллект. авт.: А. П. Васильев, В. Д. Казарновский, В. П. Носов и др. // Под ред. А. А. Надежко. М.: ФГУП «ИНФОРМАВТОДОР», 2006. 393 с.
7. Ежеквартальный отчет / Открытое акционерное общество «Дорожный проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт “ГипродорНИИ”». 1 квартал 2011 г. М., 2011.
8. Из истории строительства дорог. — <http://www.tsuab.ru/STRUCTURE/OTHER/MUSEUM/m-91tomsk-stroit-dorogi.html> (март, 2012). Заглавие с экрана.

Российской Федерации; разработка с участием иностранного партнера (американской фирмы 3М) пакета нормативных документов, состоящих из трех стандартов, по вопросам повышения безопасности движения [1, с. 347–348].

¹³ В институте частично сохранен прежний научный коллектив проектно-технологического треста (Росдортехстрой), вошедшего в состав РосдорНИИ еще в 1988 г. В настоящее время его специалисты составляют ядро исследователей отделения мостовых сооружений, состоящего из двух отделов — отдела эксплуатации мостов и отдела диагностики мостов, которые являются основными подразделениями института по выполнению научно-исследовательской работы [13, с. 13; 1, с. 316].

9. История дорог и дорожной сети. — http://vseprodorogi.ru/istoriya_dorog_i_dorozhnoj_seti (март, 2012). Заглавие с экрана.
10. История РОСАВТОДОР. — http://rosavtodor.ru/print/information_print.php?id=271 (март, 2012). Заглавие с экрана.
11. Мосты — мое призвание // Элита дорожной отрасли / Коллект. авт.: *Абрамов В., Антоненко А., Антонова Л. и др.* М.: «ЭкспоИнформ», 2009. 576 с. с илл.
12. РОСАВТОДОР. Федеральное дорожное агентство Министерства транспорта Российской Федерации. — <http://rosavtodor.ru/main/index.html> (март, 2012). Официальный сайт. Заглавие с экрана.
13. РОСДОРНИИ. Основные направления деятельности. — www.rosdornii.ru (март 2012).
14. Российская Академия наук и международные связи в области науки и культуры. XIX – XXI века / Международная научная конференция (26 – 30 ноября 2012 года) / Программа конференции. СПб., 2012.
15. *Федотов С. В., Чванов В. В.* Основные направления научной деятельности ФГУП «РОСДОРНИИ»: итоги и пути дальнейшего развития // Дороги и мосты 20/2 (М., 2008). С. 289-305.

Чванов Владимир Викторович, кандидат технических наук, первый заместитель генерального директора по науке РосдорНИИ.

Петрова Майя Станиславовна, доктор исторических наук, руководитель Центра гендерной истории Института всеобщей истории РАН; mayapetrova@yandex.ru.