

УДК 93/94

Г. Н. Бычков*

РОЛЬ НЕМЦЕВ В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО КАВКАЗА

В статье обращаемся к ранее не освещавшимся сюжетам биографий ряда инженеров путей сообщения немецкого происхождения, сыгравших значительную роль при сооружении, а позже и при эксплуатации Армавир-Туапсинской железной дороги в досоветский период. Публикация основывается на вновь выявленных источниках, и приведенные в ней сведения вводятся в научный оборот впервые. Они представляют значительный интерес для исследователей истории развития транспортных коммуникаций Северного Кавказа в начале XX в.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Армавир, Армавир-Туапсинская железная дорога, Николай Иосифович Виллер, Рудольф Фридрихович Лоренц, Николай Карлович Гарф.

G. N. Bychkov

THE ROLE OF GERMANS IN THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF THE NORTH-WEST CAUCASUS

In this paper, we turn to previously unexplored biographical stories of a number of railway engineers of German origin who played a significant role in the construction and later operation of the Armavir-Tuapse railway in the pre-Soviet period. The publication is based on newly discovered sources, and the information provided in it is introduced into scientific circulation for the first time. They are of significant interest to researchers of the history of the development of transport communications in the North Caucasus at the beginning of the 20th century.

KEYWORDS: Armavir, Armavir-Tuapse Railway, Nikolai Iosifovich Viller, Rudolf Friedrichovich Lorentz, Nikolai Karlovich Garf.

Среди тех специалистов, которые стояли у истоков становления железнодорожного сообщения как в России в целом, так и на Северном Кавказе в частности, было немало лиц, имевших немецкое происхождение. В качестве подтверждения этого факта достаточно указать на барона Рудольфа Васильевича Штейнгеля, основателя и главного инициатора

* **Бычков Григорий Николаевич**, аспирант Армавирского государственного педагогического университета.

строительства первой железной дороги в регионе, которая в 1875 г. соединила Ростов-на-Дону с Владикавказом [1, с. 29]. Здесь уместно подчеркнуть, что Рудольф Васильевич имел прекрасное образование, полученное в столичном Институте инженеров путей сообщения Александра I (ИИПС).

Под его пристальным надзором проходили все этапы сооружения железнодорожной магистрали Ростов-на-Дону – Владикавказ. После открытия по ней правильного движения Р. В. Штейнгель занял пост председателя правления акционерного общества Ростово-Владикавказской железной дороги и пробыл на нем до конца жизни [Там же, с. 30].

Важно отметить, что в процессе строительства, а позже во время эксплуатации всех железных дорог Северного Кавказа было задействовано немало высококвалифицированных специалистов немецкого происхождения. Однако мы сосредоточимся на деятельности только некоторых из них, вложивших свои знания и труд в дело проведения железнодорожной линии Армавир – Туапсе.

В первую очередь мы обратим внимание на Николая Иосифовича Виллера, с 1 августа 1910 г. по 1 июня 1912 г. занимавшего должность главного инженера в обществе Армавир-Туапсинской железной дороги (АТЖД). Под его руководством 12 декабря 1910 г. было запущено временное коммерческое грузопассажирское движение на всем протяжении равнинного участка Армавир – Белореченская – Майкоп [2, с. 197]. Результаты строительства в горной части трассы (от станции Белореченской до посада Туапсе) за время службы Виллера выглядели гораздо скромнее. Однако, несмотря на это, возглавлявшие им работы в труднодоступной и малозаселенной местности позволили заложить прочный фундамент для благополучного завершения сооружения магистрали после его ухода с поста главного инженера.

Важно подчеркнуть, что имя Николая Иосифовича Виллера в исследовательской и краеведческой литературе, посвященной железнодорожному строительству на Северном Кавказе, встречается, но до настоящего исследования она детально не изучалась. Для устранения этого белого пятна ниже приведены краткие биографические сведения о нем.

Н. И. Виллер родился 6 января 1860 г. в г. Изюм Харьковской губернии [3, л. 8]. Отец его, Иосиф Аполлонович Виллер, был потомком немецких колонистов, прибывших в Россию еще во времена Екатерины II. Мать, Надежда Васильевна, имела малороссийские корни [4, с. 1].

В 1879 г., после обучения в гимназии, Николай поступил в Харьковский университет на физико-математический факультет и в 1883 г. окончил его со степенью кандидата, в которой он был утвержден после защиты своей диссертации на тему астрономии. Ему предложили

остаться при университете, но тот отказался, так как еще на гимназической скамье стремился поступить в ИИПС [5, л. 145 об.]. В сентябре 1883 г. его принимают сразу на третий курс института [Там же]. За время обучения Н. И. Виллер прошел две практики: первую – в 1884 г. на Бессарабской ветви Юго-Западной железной дороги и вторую – на следующий год на Новороссийской ветви Владикавказской железной дороги. В 1886 г. Николай Иосифович окончил ИИПС со званием гражданского инженера и сразу был направлен Министерством путей сообщения (МПС) на Кавказ инженером IX класса производить строительные работы на обходной линии Сурамского перевала [6, л. 1 об.].

7 июля 1890 г. его откомандировали на изыскания маршрута железной дороги через Главный Кавказский хребет. Именно здесь Николаем Иосифовичем впервые в России был применен способ съемки местности для будущей трассы с помощью фотографического теодолита, изготовленного в Берлине по его собственным чертежам [4, с. 4]. Применение этой технологии при исследованиях в горной труднопроходимой местности дало значительную экономию времени, средств, а главное, показало высокую точность производимых измерений.

В 1892 г. после завершения изысканий Виллер перешел на службу в общество Рязанско-Уральской железной дороги, где проработал до 1902 г., являясь начальником участка при строительстве целого ряда железнодорожных ветвей: Тамбов-Камышинской, Покровско-Уральской, Пенза-Таволжанской, Данково-Смоленской [5, л. 146]. С 1902 по 1906 г. работал штатным инженером VII класса и начальником участка при постройке казенной железнодорожной линии Полоцк – Седлец [6, л. 93–93 об.]. С 1906 по 1910 г. служил в обществе Киево-Воронежской железной дороги руководителем строительства нескольких участков.

1 августа 1910 г. Николая Иосифовича пригласили на пост главного инженера АТЖД, который он занимал до 1 июня 1912 г. Важно отметить, что это был ключевой период становления нового железнодорожного общества. Именно под руководством Виллера запускаются коммерческие грузопассажирские перевозки на всем протяжении равнинной части трассы Армавир – Белореченская – Майкоп. По всей линии начинается сооружение пассажирских зданий и прочей разнообразной



Рис. 1. Инженер путей сообщения Николай Иосифович Виллер. 1911 г.

станционной инфраструктуры. Параллельно с этими процессами решается масса других организационно-технических вопросов, связанных со строительством железной дороги в горной местности.

Причина, по которой Н. И. Виллер был вынужден покинуть службу в обществе, была обусловлена целым комплексом проблем. Однако основным поводом являлось состояние его здоровья. Оно пошатнулось от чрезмерных нагрузок, которые стали следствием неудачного решения правления АТЖД по выбору подрядчика для пробивки туннелей и сооружения порта в Туапсе, а также избыточных функций в рамках этой должности. Так, в обязанности главного инженера, помимо организации процесса строительства и контроля над ним, входило руководство временной эксплуатацией и производство изысканий новых линий. Другим немаловажным фактором оказалась позиция многих акционеров АТЖД, которые были недовольны медленными и нерешительными, по их мнению, действиями главного инженера и членов правления по устранению некомпетентного французского подрядчика Першо.

Здесь уместно указать, что после отставки Николая Иосифовича правление АТЖД приняло решение о создании отдельного портостроительного управления с учреждением новой должности главного инженера по сооружению порта. Это значительно снизило нагрузку на его преемника Григория Григорьевича Шахбудагова.

В 1912 г. МПС поручило Н. И. Виллеру наблюдение за изысканиями линии Москва – Жлобин общества Подольской железной дороги.

Осенью 1913 г. Николай Иосифович занял пост главного инженера Средне-Кавказской железной дороги [6, л. 188]. Но уже через год, 1 ноября 1914 г., он подал прошение в МПС об освобождении его от занимаемой должности вследствие приостановки на неопределенное время строительства железной дороги Баку – Цнорис – Цхали [Там же, л. 221].

С ноября 1914 по декабрь 1915 г. Виллер был откомандирован руководителем работ по орошению земель Туркестана. С декабря 1915 по ноябрь 1917 г. он исполнял обязанности начальника военно-дорожных работ на Северном фронте от Петроградского округа путей сообщения. С ноября 1917 по август 1919 г. Виллер занимал должность заместителя главного инженера при постройке железнодорожной линии Суда – Овинище [5, л. 62].

В августе 1919 г. Николая Иосифовича перевели на строительство линии Петроград – Рыбинск. Сначала – в должности заместителя главного инженера, затем определили начальником службы пути и технического отдела, а позже назначили руководителем техническо-производственного отдела.

С 1925 г. Николай Иосифович перешел работать в Ленинградский институт инженеров путей сообщения преподавателем по изысканиям и постройке новых железных дорог и руководителем по дипломному проектированию. Вместе с этим он читал лекции о развитии дорожного дела в Ленинградском рабочем политехникуме, где также являлся деканом дорожного отделения. В 1928 г. в возрасте 68 лет Н. И. Виллер умер [7, с. 91].

Помимо Виллера, важное место в истории АТЖД занимает Рудольф Фридрихович Лоренц. Он поступил на службу в общество 1 сентября 1913 г. и проработал в нем до конца августа 1919 г., пройдя карьерный путь от начальника строительного участка до главного инженера. О нем также до последнего времени отсутствовали любые биографические сведения, что наглядно демонстрирует актуальность настоящего исследования.

Рудольф-Карл-Людвиг родился 10 мая 1873 г. в Санкт-Петербурге в семье купца второй гильдии евангелическо-лютеранского вероисповедания. Его родителями были Фридрих Генрихович Лоренц и Ева, в девичестве Бутц [8, л. 8 об.].

Финансовое положение Ф. Г. Лоренца к 1888 г. становится весьма бедственным, и по предписанию Казенной палаты Санкт-Петербурга его переводят из купеческого сословия в мещанское [9, л. 7].

В августе 1888 г. Фридрих Генрихович был вынужден обратиться в Санкт-Петербургский биржевой комитет с прошением о назначении пособия на обучение сына, которое было удовлетворено [10, л. 1, 3]. Во многом благодаря этой помощи в виде стипендии Рудольф Фридрихович получил превосходное образование [Там же, л. 8, 10, 33, 39].

18 августа 1886 г. Рудольф поступил в столичную гимназию Главного немецкого училища Святого Петра. Во время обучения у него выявилась склонность к математике, физике и древним языкам, что было отмечено в его аттестате зрелости [9, л. 5]. По окончании гимназии в 1892 г. он подает документы в Горный институт и ИИПС императора Александра I. Но за отсутствием в них свободных мест ему было отказано. В связи с этим Рудольф поступает в Императорский Санкт-Петербургский университет на физико-математический факультет [Там же, л. 9–12]. Однако после первого курса, 29 мая 1893 г., он подает прошение о переводе в ИИПС, которое удовлетворяют [Там же, л. 13, 15], а в 1898 г. Лоренц оканчивает институт в звании инженера путей сообщения [11, с. 139].

1 июня 1898 г. Р. Ф. Лоренц поступает на службу в общество Рязанско-Уральской железной дороги. В нем он проработал до 7 мая 1906 г., пройдя путь от нештатного инженера технического отдела до начальника дистанции [8, л. 51 об.].

12 мая 1906 г. в Саратовской Спасо-Преображенской церкви Рудольф Фридрихович обвенчался с Миленой Николаевной Чегодаевой, дочерью подполковника и преподавателя Николаевского кадетского корпуса [Там же, л. 51]. В этом браке 25 февраля 1910 г. у них родился сын Георгий, впоследствии ставший всемирно известным математиком и ученым [12, с. 104].



Рис. 2. Рудольф Фридрихович Лоренц. Фотография из личного дела студента Императорского университета Санкт-Петербурга. 1892 г.

1 июля 1906 г. Лоренц переходит на службу в общество Ириновско-Шлиссельбургской железной дороги на должность заведующего эксплуатацией [8, л. 53]. Но события, произошедшие 24 июля 1906 г. на станции Ржевка Ириновской дороги, крайне негативно отразились на профессиональной карьере Р. Ф. Лоренца. В этот день толпа рабочих с ближайших казенных заводов перекрыла железнодорожные пути и остановила поезд. Звучавшие со стороны митингующих угрозы не позволяли безопасно осуществлять перевозки. Вследствие этого Рудольф Фридрихович отдал распоряжение отправить состав обратно на станцию Охта и временно прекратить движение до восстановления правопорядка. Об этом он экстренно телеграфировал в МПС [Там же, л. 42]. Но его распоряжение не встретило понимания со стороны министра, и он приказал отстранить Лоренца от должности за самовольную остановку движения [Там же, л. 43].

На следующий день, 25 июля, Рудольф Фридрихович передал управление дорогой инспектору МПС Врженскому [Там же, л. 47]. Несмотря на то что перевозки были возобновлены вечером 24 июля, министр счел нужным предложить Лоренцу подать прошение об отставке ввиду того, что он как руководитель администрации дороги не принял меры к прекращению забастовки, последствием которой явилось прекращение движения [Там же, л. 54].

27 июля 1906 г. в газете «Петербургский листок» было опубликовано открытое обращение к МПС от служащих Ириновско-Шлиссельбургской железной дороги. В нем они характеризовали Лоренца как честного, справедливого, грамотного специалиста и ходатайствовали об отмене постановления, отстраняющего его от службы [13]. Как и следовало ожидать, данное обращение осталось без внимания.

Впоследствии инженер Рудольф Фридрихович был откомандирован в канцелярию МПС.

10 июня 1909 г. Лоренца направили в общество Москово-Виндаво-Рыбинской железной дороги на должность помощника начальника техническо-хозяйственного отдела [8, л. 61]. 29 сентября 1911 г. он подает прошение в МПС о переводе в общество Кахетинской железной дороги, и 31 октября оно было удовлетворено [Там же, л. 88]. 1 сентября 1913 г. Рудольф Фридрихович по приглашению главного инженера АТЖД Григория Григорьевича Шахбудагова переходит на службу в общество на должность начальника III строительного участка [14, л. 137], сменив на данном посту Александра Васильевича Склера.

28 июня 1914 г. Лоренц направляет в правление АТЖД заявление, в котором просит уволить его по личным обстоятельствам с 1 сентября [15, л. 172–173]. Впрочем, данное прошение осталось без удовлетворения.

Осенью 1914 г. Г. Г. Шахбудагов предложил ему занять место начальника службы пути после сдачи дороги в эксплуатацию, на что Лоренц дал свое согласие. Однако 7 ноября Рудольф Фридрихович отказался от этой должности [14, л. 314]. Возможно, что на принятие такого решения повлияла бомбардировка Туапсе, произведенная в этот день турецким крейсером «Гамидие», свидетелем которой он стал.

1 апреля 1915 г. Р. Ф. Лоренц постановлением правления назначается помощником главного инженера и первым его заместителем [16, л. 157], а 25 июля 1915 г. приказом по МПС в этой должности он был утвержден [8, л. 111].

В связи с уходом Г. Г. Шахбудагова со службы Рудольф Фридрихович, как первый заместитель главного инженера, 12 июня 1919 г. занимает его пост [17, л. 112]. Впрочем, окончательная передача дел произошла 29 июня.

1 августа 1919 г. Р. Ф. Лоренц подает в правление общества АТЖД рапорт о своей отставке, который принимают [Там же, л. 155]. Однако передача дел А. В. Склерову затянулась, и фактически он покинул службу после 22 августа [Там же, л. 163].

В октябре 1919 г. Рудольф Фридрихович решением Управления путей сообщения при Главнокомандующем Вооруженными силами на Юге России был назначен главным инженером вновь образованного строительного управления Черноморской железной дороги [18, л. 58].

На линии Туапсе – Адлер Лоренц прослужил до ноября 1922 г., когда ему предложили возглавить работы по восстановлению Чиагуринской железнодорожной ветви [19, л. 2]. 14 ноября 1922 г. он выехал из Сочи в Тифлис (Тбилиси) для вступления в должность [Там же, л. 95].

Сведений о дальнейшей профессиональной деятельности Рудольфа Фридриховича обнаружить не удалось, кроме информации о том, что он работал преподавателем в Тбилисском политехническом институте до 1937 г., когда был арестован по ложному обвинению в шпионаже и приговорен к восьми годам заключения. Менее чем через год после вынесения приговора в возрасте 65 лет Р. Ф. Лоренц ушел из жизни [20].

Еще одним инженером немецкого происхождения, который принимал активное участие в строительстве АТЖД, является Николай Карлович Гарф. В исследовательской и краеведческой литературе о нем также до настоящего времени отсутствовала какая-либо биографическая информация.

Николай Карлович родился 30 июля 1871 г. в Пензе. Его родителями были Анна Алексеевна и Карл Карлович Гарф. Семья проживала в собственном каменном двухэтажном доме [21, л. 75–77]. Сведений о том, где Николай Карлович получил начальное и среднее образование, автору статьи обнаружить не удалось.

В 1896 г. Н. К. Гарф окончил ИИПС со званием инженера путей сообщения [11, с. 135]. После этого МПС направило его на строительство Тифлис-Карской железной дороги в качестве инженера IX класса и производителя работ III разряда, где он прослужил до лета 1899 г. [22, л. 1 об. – 2 об.].

30 июня 1899 г. его перевели на Юго-Западную железную дорогу. Вначале – в должности инженера по новым работам [23, л. 2 об.], а позже назначили старшим инженером технического отдела.

Осенью 1903 г. Николай Карлович перешел на строительство железнодорожной линии Улукханлу – Персидская граница. На ней он проработал до августа 1908 г. В процессе ее сооружения Н. К. Гарф был удостоен ордена Святого Станислава III степени и Святой Анны III степени, а 1 июля 1906 г. его выбрали почетным мировым судьей Эриванского окружного суда [Там же, л. 3 об. – 4 об.].

По окончании строительства линии Николая Карловича определили инженером в Управление МПС по сооружению новых дорог, а 1 января 1909 г. он вновь был направлен в технический отдел Юго-Западной железной дороги [24, л. 14].

1 октября 1910 г. Гарф назначается представителем начальника работ Средне-Амурской железной дороги в Санкт-Петербурге [22, л. 141–142].

18 ноября 1912 г. Н. К. Гарф поступает на службу в общество АТЖД в качестве первого помощника и заместителя главного инженера [25, л. 214, 216], где он трудится до 1 января 1915 г.

27 ноября 1914 г. Николай Карлович подает в правление АТЖД прошение об отставке. В нем он ссылается на пошатнувшееся здоровье и

рекомендации врачей переменить климат [23, л. 42]. У автора статьи нет оснований сомневаться в достоверности указанных причин: смена сотрудниками АТЖД места службы по медицинским показаниям была довольно частым явлением.

В армавирской газете «Отклики Кавказа» за 31 декабря 1914 г. описывается прощальный товарищеский обед, организованный в гостинице «Большая Московская». На него приехало множество сотрудников со всей линии. Они в своих речах отмечали исключительное уважение, которое снискал Николай Карлович со стороны сослуживцев как человек и начальник [26].

После окончания мероприятия Н. К. Гарфа проводили на вокзал, откуда он скорым поездом отправился к новому месту службы, вступив в должность третьего заместителя главного инженера по строительству линии Казань – Екатеринбург обществом Московско-Казанской железной дороги [23, л. 53].

К прощальному обеду была изготовлена памятная открытка с портретами сотрудников АТЖД, в нижнем правом углу которой на ленте значится его имя. Эта карточка хранится в фондах Армавирского краеведческого музея и является ценнейшим фотографическим источником для исследователей истории развития путей сообщения не только Северного Кавказа, но и всего юга Российской империи в начале XX в.

Работая уже на Московско-Казанской железной дороге, Николай Карлович Гарф 31 июля 1915 г. подал прошение на имя императора разрешить ему сменить фамилию и отчество. 19 декабря 1915 г. это ходатайство было одобрено Николаем II, и с этого дня Николай Карлович Гарф стал Николаем Кирилловичем Николаевым [23, л. 72]. В архивных документах не было обнаружено никаких разъяснительных сведений по данному вопросу. Однако такое решение Николая Карловича можно связать с обстоятельствами мировой войны, его патриотическими чувствами и любовью к России как к своей Родине.



*Рис. 3. Инженер путей сообщения
Николай Карлович Гарф
Из собрания Центрального музея
железнодорожного транспорта*



*Рис. 4. Групповая фотография сотрудников АТЖД. 1914 г.
Из фондов Армавирского краеведческого музея*

Информации о дальнейшей судьбе Н. К. Николаева найти не удалось, кроме справки из Народного комиссариата путей сообщения от 6 апреля 1927 г., выданной по его запросу, в которой содержатся краткие сведения о службе [22, л. 214]. Из этого следует, что Николай Кириллович не эмигрировал после революции, а остался в Советской России. Также можно предположить, что он, как и многие другие инженеры путей сообщения старого режима, ушел в педагогическую сферу для подготовки молодых специалистов в области железнодорожного дела.

В заключение следует обратить внимание, что в архивных документах имеются сведения, позволяющие установить, что при строительстве и эксплуатации железнодорожных линий общества АТЖД работало немало лиц, фамилии которых указывают на их немецкое происхождение. В качестве примера можно привести наиболее часто встречающиеся: Владимир Владимирович Гедике (руководил строительными работами на первом участке трассы Армавир – Туапсе); Эдуард Эдуардович Глезер (являлся главным государственным инспектором МПС, осуществлявшим надзор за деятельностью акционерного общества АТЖД); Генрих Георгиевич Гофф (начал службу с должности начальника дистанции, а в мае 1919 г. возглавил технический отдел строительного управления); Оскар Александрович фон-Верт (руководил службой контроля и сборов); Павел Иванович Бейкман (в 1917 г. возглавил технический отдел службы тяги); Эрнест Эмильевич Ресслер (начальник ди-

станции VI строительного участка Благодарненской линии АТЖД); Михаил Христианович Нейман (инженер технического отдела). Важно также подчеркнуть, что практически все инженеры, о которых шла речь выше, окончили ИИПС. Этот вуз выпускал из своих стен высококвалифицированных специалистов. Многие из них внесли неоценимый вклад в дело развития путей сообщения не только Северного Кавказа, но и всей нашей страны.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Гангур Н. А.* Усадебное наследие Кубани / Н. А. Гангур, Д. И. Гангур. Краснодар : Традиция, 2020. Т. 4. 160 с.
2. Россия. Государственный контроль: всеподданнейший отчет Государственного контролера, 1865–1916. СПб. : Гос. тип., 1911. 259 с.
3. РГИА (Российский государственный исторический архив). Ф. 229. Оп. 10. Д. 522.
4. *Виллер Н. И.* Автобиография / Николай Иосифович Виллер, инженер путей сообщ. вып. 1886 г. СПб. : Тип. Ю. Н. Эрлих, 1911. 5 с.
5. ЦГА СПб. (Центральный государственный архив Санкт-Петербурга). Ф. 1993. Оп. 60. Д. 1065.
6. РГИА. Ф. 229. Оп. 10. Д. 523.
7. История дореволюционной России в дневниках и воспоминаниях: аннотированный указатель книг и публикаций в журналах / науч. рук., ред. и введ. П. А. Зайончковского. М. : Книга, 1981. Т. 3 : (1857–1894), ч. 3. 375 с.
8. РГИА. Ф. 229. Оп. 19. Д. 397.
9. ЦГИА СПб. (Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга). Ф. 14. Оп. 3. Д. 29584.
10. ЦГИА СПб. Ф. 852. Оп. 1. Д. 3027.
11. Список окончивших курс в институте инженеров путей сообщения императора Александра I за сто лет, 1810–1910. СПб. : [Б. и.], 1910. 225 с.
12. *Синкевич Г. И.* Математики Петербургской стороны : монография / Г. И. Синкевич ; науч. ред. Г. М. Полотовский. СПб. : СПбГАСУ, 2022. 160 с.
13. Петербургский листок. СПб., 1906. 27 июля.
14. АОАА (Архивный отдел администрации г. Армавира). Ф. 51. Оп. 2. Д. 186.
15. АОАА. Ф. 51. Оп. 2. Д. 88.
16. АОАА. Ф. 51. Оп. 2. Д. 202.
17. АОАА. Ф. 51. Оп. 2. Д. 330.
18. АОАА. Ф. 51. Оп. 2. Д. 316.
19. АОАА. Ф. 51. Оп. 1. Д. 278.
20. *Lorentz G. G.* Mathematics and Politics in the Soviet Union from 1928 to 1953 / G. G. Lorentz // *Journal of Approximation Theory*. 2002. Vol. 116, Iss. 2. P. 169–223.
21. РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 1502.
22. РГИА. Ф. 229. Оп. 19. Д. 1356.
23. РГИА. Ф. 229. Оп. 19. Д. 1357.
24. РГИА. Ф. 229. Оп. 19. Д. 1358.
25. АОАА. Ф. 51. Оп. 2. Д. 80.
26. Отклики Кавказа. Армавир, 1914. 31 дек.