

ИСТОРИЯ

УДК 94(47)

Т. Н. Гордиенко*

ВКЛАД ПОТОМКОВ ПЕРВЫХ ИНЖЕНЕРОВ – СОЗДАТЕЛЕЙ ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ В ПОБЕДУ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

Великая Отечественная война не обошла стороной ни один дом, ни одну семью. Биография каждой семьи тесно связана с этим трагическим событием в истории России и уходит своими корнями в далёкое прошлое. В статье рассматривается важный аспект преемственности поколений в семьях героев – инженеров, создателей Транссибирской магистрали, на некоторых примерах их потомков, участников Великой Отечественной войны. Главный посыл статьи: нельзя забывать свою историю и вековые традиции предков, следует передавать их из поколения в поколение.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: преемственность, дворянство, семья, традиции, служба, долг, репрессии, авиаотрасль, радиолокация, оборона, дорога жизни.

Т. Н. Gordienko

CONTRIBUTION OF THE DESCENDANTS OF THE FIRST ENGINEERS – CREATORS OF THE TRANS-SIBERIAN RAILWAY TO THE VICTORY IN THE GREAT PATRIOTIC WAR

The Great Patriotic War did not pass by any house or family. The biography of each family is closely connected with the history of Russia with its tragic events and has its roots in the distant past. The article examines an important aspect of the continuity of generations in the families of heroes - engineers who created the Trans-Siberian Railway, using some examples of their descendants, participants in the Great Patriotic War. The main message of the article is that we must not forget our history and the centuries-old traditions of our ancestors, they should be passed on from generation to generation.

KEYWORDS: continuity, nobility, family, traditions, service, duty, repression, air route, radio direction finding, defense, road of life.

* Гордиенко Татьяна Николаевна, кандидат исторических наук, инженер путей сообщения, председатель историко-краеведческого клуба «Пути сообщения Сибири».

В основе преемственности поколений стоит семья. Преемственность поколений – это нить, которую нельзя разорвать, это связь, которую надо поддерживать. Это важная связь между прошлым и будущим, когда частичка прошлого сохраняется и переносится в настоящее. Именно с помощью преемственности из рода в род передаются семейные традиции, культурное наследие и семейные ценности.

Создатели Сибирской железной дороги, строительство которой началось в конце XIX столетия, инженеры путей сообщения, в основном имели дворянское происхождение, а, как известно, дворянская семья во все времена отличалась определенным традиционным укладом, регламентированным на законодательном уровне. Долг преобладал над чувствами, родительская власть была незыблема. Родители для детей были центром любви, но также и непререкаемого авторитета. Семья являлась средством служения Отечеству.

Жизнь ребенка в дворянской семье была совсем не праздной: строгая дисциплина, послушание во всем, сочетание этического и этикетного, следование жесткому распорядку дня. Большое внимание уделялось православному воспитанию. Неусыпный бдительный контроль (обычно это входило в обязанности гувернера) приучал ребенка следить за собой и своим поведением каждую секунду. Мальчиков с юных лет приучали к серьезным физическим нагрузкам, воспитывавшим силу и выносливость. Девушек тоже воспитывали строго. Они ездили верхом, обучались танцам, которые были очень сложными. Их не баловали: легкая одежда, прогулки. Они были закаленными физически.

«Любить Отечество свое и верою ему служить» – эта установка была главным мотивом дворянского воспитания. Причем любовь к Отечеству должна проявляться не только в критические периоды истории, но и в повседневной жизни через участие в мирной и созидательной деятельности на благо Родины. Основой жизни дворянина была государственная служба, как военная, так и гражданская. Стоит ли удивляться, что дворяне с детства владели собой и были приучены превозмогать страх, отчаяние и боль в любых обстоятельствах. Подобное мужество являлось вовсе не элементом необычайного природного дара, оно достигалось путем воспитания [1].

Как известно, вторая половина XIX в. в истории Российской империи отмечена большими успехами в науке и технике, литературе и искусстве. Было достаточно грамотных и образованных людей, особенно среди дворянства, большинство представителей которого являлись людьми широко образованными, владеющими несколькими иностранными языками, окончившими высшие учебные заведения. Это была российская интеллигенция, к которой относилась и плеяда инженеров-

путейцев, осуществивших грандиозный проект века – строительство Великого сибирского рельсового пути, который потряс весь мир и вызвал всеобщее удивление своей протяженностью и темпами строительства. Это был поистине героический подвиг. При всех трудностях и испытаниях инженеры заботились о том, как просветить простой народ, а главное – молодое поколение, как поднять его на более высокий образовательный, культурный и духовный уровень. Хотя просвещение не являлось их основным занятием, но ими двигало горячее желание приумножить богатства своей страны и духовные ценности народа, в том числе просветительскими действиями. Они хотели, чтобы жизнь их не прошла бесследно, и искренне радовались результатам своего труда, к сожалению, так в полной мере и не оцененного в России...

«Оставить след потомкам свой достойный»

Известный русский инженер Александр Николаевич Пушечников (1850–1916, рис. 1) оставил неизгладимый след в истории Восточной Сибири не только участием в строительстве сложнейшей Забайкальской железной дороги, но и сооружением вдоль нее храмов, школ, бесплатных народных читален, культурных учреждений. Сохранились его многочисленные труды-записки, в которых видна нескрываемая боль за дело всей его жизни.

Пушечникова (так в старину, через «ш», произносилась их фамилия) – древний дворянский род. Его история восходит к середине XVI в., когда в 1550 г. приказом Ивана IV «Об испомещении в Московском и окружающих уездах избранной тысячи служилых людей» Григорий Пушечников стал головой одного из первых стрелецких полков, а уже через 50 лет Пушечникова были воеводами во многих русских городах. Род Пушечниковых внесен в VI, II и III части родословных книг Курской, Орловской, Воронежской, Калужской и Тульской губерний. Более 400 лет они верой и правдой служили Отечеству на военном поприще [2].

Отец Александра Николаевича Пушечникова, Николай Андреевич Пушечников (1819 года рождения), тоже был военным, правда, по болезни в 1857 г. вышел в отставку из Виленской пограничной стражи



*Рис. 1. Александр
Николаевич Пушечников
(1850–1916)*

«капитаном и с мундиром». Он имел наследство от своего отца Андрея Гавриловича Пушешникова в Орловской и Курской губерниях и обосновался в родовом имении в Орловской губернии – в Нетрубеже Малоархангельского уезда, где у него было: крестьян (душ мужского пола) – 34; дворовых – 25 [3, л. 59 об.]. С супругой Александрой Дмитриевной имели детей: Андрея (19 июля 1847 года рождения), Александра (31 октября 1850 года рождения), Надежду (1854 года рождения) [4, л. 8 об.], Михаила (1856 (?)) [5, л. 1].

Именно в Нетрубеже осели несколько семей рода Пушешниковых, где они дружно сосуществовали и были долгие десятилетия и целые века очень близки. Отношения их скрепляли почитание семейных традиций и устоев. Дети и внуки их росли вместе, семейные торжества также отмечались широко, в большом семейном кругу.

Сын Николая Андреевича Пушешникова Александр прославил свой род, став знаменитым инженером, строителем путей сообщения России. Хотя прямых потомков Александр Николаевич не имел, но у него было много кузин и кузенов, а через них – и целая армия потомков его рода, в котором о нем слагались чуть ли не легенды.

Один из них, потомок Пушечниковых – Голубевых – Гололобовых по женской линии, К. Ю. Гончаров, предоставил автору письмо своего дяди, видевшего в детстве Александра Николаевича, когда тот был у них в доме со своим братом Михаилом. В письме дядя сообщал, что ему рассказывал отец об инженере Пушечникове: «Александр Николаевич был горным инженером и очень образованным человеком. От самой Москвы до Байкала под его руководством строилась железная дорога, и на побережье у самого озера ему установлен памятник-бюст... А когда прошел первый поезд от Москвы до Байкала, то сам царь Николай подарил ему золотые именные часы» [Там же]. Здесь явны неточности и преувеличения в части специализации инженера, протяженности дороги иувековечения его памяти: А. Н. Пушечников не горный, а инженер путей сообщения; в действительности он строил дорогу от Иркутска до Байкала и от Мысовой до Сретенска и Маньчжурии, а также руководил сооружением паромной переправы, молов и пристаней на Байкале в то время, когда еще не было Кругобайкальской железной дороги в обход озера; и последнее: памятника ему не было поставлено, к нашему стыду, до сих пор, и даже нет памятной доски... Тем не менее сам факт письма доказывает, что потомки Пушешниковых всегда помнили бытую славу своего знаменитого сородича, донеся ее до нашего времени.

В Нетрубеже находилась еще одна усадьба известного в те времена в округе Пушечникова Николая Васильевича, штабс-ротмистра Александрийского полка (черные гусары, которых еще называли «бессмерт-

ные»), после отставки служившего исправником (начальником полиции) Малоархангельского уезда Орловской губернии. Крестьян у него было 51 душа мужского пола, дворовых – 53 души мужского пола [3, л. 59 об.]. Николай Васильевич и Николай Андреевич Пушечникovy, будучи оба военными, к тому же двоюродными братьями, любили вспоминать былье заслуги своих отцов и дедов, портреты которых украшали их усадьбы. Уйдя в отставку, жили своим мирным укладом, занимаясь домом и сельским хозяйством, но помимо личного заботились и о больнице, и о сельской школе, и на церковь жертвовали. Эти неотъемлемые качества, а также чувство долга и заботу о ближнем, которые должны быть у каждого дворянина, их дети впитали, как говорится, с молоком матери. Живым примером тому являются просветительские деяния инженера А. Н. Пушечникова, как и его сотоварищей в Сибири. Понятия чести и долга были основополагающими в дворянской среде.

Так жили поместные дворяне в Нетрубеже Орловской губернии, пока в Петрограде в ночь с 25 на 26 октября не случился Октябрьский переворот, после которого начались гонения на помещиков и дворян. Местные органы власти на Орловщине, получив из центра соответствующие указания, приняли срочные меры к их выселению из бывших «дворянских гнезд» в административном порядке, а с середины 30-х гг. карательная машина заработала в полную силу. Произвол и злоупотребления со стороны местной власти происходили при осуществлении официальной политики центральных органов советской и партийной власти [6].

Малоархангельский уездный исполнком представил к исполнению три списка, в первом из которых были указаны помещики, подлежащие выселению из занимаемых ими усадеб и из пределов уезда. Среди них под пунктом № 10 значился Пушечников Михаил Николаевич – владелец родового имения в Нетрубеже Малоархангельского уезда [7]. К сожалению, дальнейшая судьба Михаила неизвестна, как и других родных Александра Николаевича Пушечникова. По воспоминаниям потомков, Пушечниковых высыпали в концлагеря и на поселение за пределы Орловской, Курской и других губерний, а с ужесточением репрессий в 1936–1937 гг. немало соплеменников подверглось высшей мере наказания – расстрелу.

История инженера трассы Аляска – Сибирь, потомка дворянского рода Пушечниковых

У потомков бывшего офицера императорской армии Николая Васильевича Пушечникова, казалось, судьбы должны были сложиться не менее трагично. Но изнеженных и не приспособленных к жизни, глубо-

ко порочных людей среди Пушечниковых никогда не было. Дворяне – это служивое сословие. Обязанностей у них было много, и все они обременительные. Существовал порядок, согласно которому дворяне должны были служить Отечеству и императору. Конечно, прямо заставить их никто не мог. Но надо иметь в виду, что быть дворянином и не состоять на какой-либо службе было невозможно.

Единственная правнучка и наследница Николая Васильевича, Александра Николаевна (урожденная Денисова), вышла замуж за офицера Левисона Александра Федоровича 1842 года рождения. У них было двое сыновей: Николай (1904) и Борис (1908).

В 1914 г. отец семейства находился в звании капитана. Когда началась Гражданская война, Александр Федорович воевал сначала в белой армии, но с 1920 г. перешел на сторону красных [8]. Тогда очень многие офицеры решались на такой шаг.

Как объясняет историк А. В. Ганин, «после начала войны с Польшей весной 1920 года группа генералов и старших офицеров царской армии призвала боевых товарищей вступить в Рабоче-крестьянскую Красную армию (РККА) для защиты Родины. Тема перехода к противнику во время Гражданской войны излишне политизирована. Военные в этом случае изменяли политическому режиму, а не Родине и руководствовались преимущественно идейными мотивами» [9].

О Николае Александровиче Левисоне известно, что он тоже воевал, получил тяжелое ранение, стал инвалидом. По-иному сложилась судьба его младшего брата Бориса Александровича. Родился Борис Левисон в 1908 г. в Курске. Детство его прошло у бабушки Натальи Николаевны (дочери Николая Васильевича Пушечникова) в родовом имении в Нетрубеже. У Бориса остались в памяти «преданья старины глубокой» из уст любимой бабушки об их большой дружной семье, смешные истории и серьезные рассказы о достойных людях их рода, среди которых почему-то запомнилось имя инженера Пушечникова, начальника строительства железной дороги в Сибири, где от него требовались отличные знания, богатый практический опыт и точные расчеты, чтобы проложить рельсовый путь в сложнейших условиях бездорожья, природных катализмов и вечной мерзлоты на малоизученных сибирских окраинах, где ему пришлось пробивать тоннели сквозь массивы гор, строить мосты через своиенравные сибирские реки и возводить другие технические сооружения... Борис должен был, казалось, как дед, отец и брат, следуя семейным традициям, тоже стать военным, но его все больше влекло к точным инженерным наукам – так впечатлила подростка биография инженера Пушечникова, и он решил стать инженером, как и А. Н. Пушечников.

Когда пришло время поступать в гимназию, его отправили к родителям в Курск, где был расквартирован полк отца. Потом в стране произошли вышеописанные события, и отец оказался в Красной армии. В семье сохранилась даже его командирская книжка, и эти обстоятельства спасли семью от репрессий, а свое дворянское происхождение приходилось тщательно скрывать [8].

Борис Александрович Левисон, прямой потомок Николая Васильевича Пущечникова, стал инженером воздушных трасс. Его юность совпала с периодом интенсивного развития уже другого, прогрессивного вида транспорта – воздушного, которым увлеклась значительная часть молодежи страны Советов. Борис Левисон посвятил свою жизнь радио и авиации, работал в Москве на первой радиостанции в СССР. В семье хранится удостоверение Главного управления гражданского воздушного флота (ГУГВФ) от 1 октября 1938 г. об аттестации Б. А. Левисона инженером-практиком конторы «Аэросвязьснабстрой» (рис. 2), в 1939 г. преобразованной в «Электрорадиомонтаж». Приказом по ГУГВФ от 14 октября 1939 г. № 413 на эту организацию возлагались задачи по изысканию, проектированию и монтажу объектов связи и сигнализации трасс и аэропортов.

В 1939–1940 гг. Б. А. Левисон был производителем и руководителем работ по монтажу объектов связи и навигации более чем в десяти аэропортах страны (Орел, Харьков, Ростов-на-Дону, Тушино, Туапсе, Поти, Керчь, Ялта, Ленинград и др.), а также руководил строительством и монтажом объектов связи специального назначения на трассе Москва – София. Силами его бригад проводились работы по установке пеленгаторов и радиостанций, по телефонизации и электрификации все новых и новых аэропортов и трасс гражданской авиации [Там же].

С началом войны Б. А. Левисон был срочно отозван в Москву в распоряжение ГУГВФ и направлен для обустройства перегоночной авиа трассы в Якутию, в Витим, где и трудился до открытия трассы и начала регулярных перегонов самолетов.

Так в самый тяжелый для страны период он волей судьбы оказался в далекой Восточной Сибири, можно сказать, продолжил сибирскую эпопею династии Пущечниковых. Задание по строительству узлов связи и радионавигации вдоль трассы Красноярск – Уэлькаль было возложено на «Электрорадиомонтаж», и к исполнению его были привлечены наиболее квалифицированные кадры, а именно: Н. И. Денисов, А. А. Пичугин, А. А. Уваров, Г. З. Зачёсов, В. Т. Баранов, К. Я. Чалов, М. В. Смышляев, Б. А. Левисон, В. П. Ершов, М. С. Акоев, М. Д. Сидоркин, М. В. Пигарев, И. М. Сумкин, Г. Ф. Власов, В. А. Корнеев, Г. А. Деген, М. Н. Самотохин, Л. В. Карнаев, В. И. Чечёткин, М. Ф. Алёшин,

Б. А. Котенко, К. А. Шеенков. Возглавлял коллектив монтажников сам начальник конторы «Электрорадиомонтаж» К. И. Новиков. Начальником всего строительства был Д. Е. Чусов.



Рис. 2. Удостоверение Б. А. Левисона от ГУГВФ

Из воспоминаний Бориса Александровича Левисона: «...срочно вызвали в Главное управление ГВФ. Там уже собирались многие из Электрорадиомонтажа (ЭРМ). Сообщили, что предстоит секретное задание. Никто не удивился: время военное. За 2 месяца был уточнен маршрут трассы, изысканы места, соответствующие необходимым условиям локации будущих аэропортов, трасса была разбита на участки, сформированы группы монтажников и прорабов на каждый участок трассы. Собирали и комплектовали оборудование, которого критично не хватало, и его приходилось делать на месте. Работа шла сутки напролет, ночевали в цехах.

Сама контора перебазировалась в Красноярск, на остров Молокова на реке Енисей.

Моя группа вылетела в Витим в конце октября 1941 г. Самолет сел на лед. Якутия. Первые дни ночевали в самолете. Построили избушку, соорудили печку. Кругом снег. Начали прикидывать, где будет полоса, где радиопункт, диспетчер, где склады... Это нам всем было нетрудно. Слава Богу, не первый аэродром строили. Правда, обычно мы работали с утвержденными проектами, а в этот раз его не было.

“Делайте, как считаете нужным. Никто из проектировщиков в глаза не видел эти места. И торопитесь, там наши ребята боятся без связи”, — сказали нам.

И, да, если бы еще раз, я бы, наверное, не смог это повторить».

Сохранился документ, удостоверяющий полномочия Б. А. Левисона в качестве производителя работ на спецобъектах в районе Витима Якутской АССР от 20 сентября 1941 г., где предлагается «всем партийным и советским организациям оказывать Левисону Борису Александровичу широкое содействие в целях быстрейшего выполнения возложенных на него заданий» [8].



Рис. 3. Секретная авиаперегоночная трасса Аляска – Сибирь (1941–1945 гг.)

В конце октября 1941 г. последним летним рейсом на гидросамолете «Консилидайн» в гидропорт Витим из Иркутска была доставлена первая группа монтажников в составе: Левисон, Ершов, Акоев. В Иркутске монтировался радиоцентр, где работали Сидоркин, Смышляев и Титов.

Строительство на севере Восточной Сибири велось в крайне суровых природно-климатических условиях непроходимой тайги, тундры и лесотундры. Это был настоящий трудовой подвиг как инженеров и управленцев, которые брали на себя ответственность за выбор площадок и в кратчайшие сроки готовили технические реше-

ния, так и строителей, которые выполняли работы на месте. Тем не менее в этих тяжелейших, экстремальных условиях были изысканы места для возведения объектов, разработаны проекты, построены наземные технические сооружения трассы: здания, линии связи, антенные сооружения, радиостанции, радиомаяки, радиопеленгаторы, т. е. полностью обеспечена связь и навигация. Работы осложнялись недостатком опытных специалистов (трудились по-фронтовому, за троих!) и материальных ресурсов, но задача была выполнена в установленные правительством сроки. (Сроки менялись постоянно. Сначала хотели к декабрю 1941 г. (!) В Москве не представляли, что значит установить техническое оборудование в северном таежном необжитом районе.)

Война диктовала свои сроки. Инженер Левисон, только успев сдать объект в Витиме, в конце 1942 г. был срочно откомандирован в Сталинград для оборудования аэропорта средствами связи и навигации. Там, в Сталинграде, он получил ранение, к счастью, не очень тяжелое. Несколько дней в госпитале – и снова на аэродром. Поначалу передвигался с палочкой и шутил: «На трех ногах легче ходить, чем на двух, это家喻户晓но известно» [8].



*Рис. 4. Инженер связи
спецназначения
Б. А. Левисон (1908–2003)*

Фронт тем временем двигался на запад. Левисон и его товарищи шли прямо за наступающими частями, а иногда вместе с ними, восстанавливая воздушное сообщение. Конец войны встретили в Праге. Пройдя тяжелейшее испытание «АлСибом» и фронтом, Борис Александрович сохранил человеческое достоинство, любовь к жизни (рис. 4).

После войны работал на ремонтной базе «Аэрофлота» № 85, потом на опытном заводе № 408 Министерства гражданской авиации – до самой пенсии. В 1975 г. написал книгу об истории завода, кроме того, сохранил ценнейшие документы о легендарной, когда-то засекреченной авиатрассе «АлСиб», как называли ее американцы, а его архив стал достоянием Центрального музея Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.). Имеется благодарность, выраженная дирекцией музея Борису Александровичу Левисону за помощь, оказанную в комплектовании фондов музея.

Прожил доблестный инженер 95 лет, окруженный любящими детьми и внуками. Борис Александрович не имел фронтовых наград, разве что после войны ему было присвоено звание «Почетный радиист СССР» и вручены разные юбилейные медали. Это обстоятельство его нисколько не беспокоило. Главное, что внутри он оставался патриотом своего Отечества, как и его знаменитый предок инженер Пушечников. Судьбы двух инженеров были чем-то очень похожи. Александр Николаевич Пушечников за свои труды попал под судебное разбирательство и около семи лет не получал жалованья [10, с. 10; 11, с. 44]. До сих пор его имя не увековечено должным образом. Ни тот ни другой не ждали никаких наград. Такие люди рождаются с определенной миссией и упорно следуют ей, а остальное – на совести других.

В 1970-е гг. вышла в свет книга И. П. Мазурука о летчиках «АлСиба». Ее автор посвятил связистам только два абзаца, где очень высоко оценил их труд и отметил, что все они, разумеется, были награждены, но это неправда. В действительности ни один из перечисленных в тексте людей не был награжден. Воздушная трасса «АлСиб» была настолько засекречена, что многие из тех, кто практически каждый день совершал подвиг, не смогли получить удостоверения ветеранов Великой Отечественной войны.

Борис Александрович уже потом, когда можно было, говорил своим взрослым детям: «Хорошо, что не посадили» [8]. Памятая его дворянское происхождение и отца – офицера царской армии, с этим трудно не согласиться. Ведь все Пушечникова и их потомки сильно пострадали в годы революции, а потом и в годы репрессий.

Потомки морских офицеров Николаевичей-Курьяков

Великая Отечественная война принесла особенно много жертв. В ее самые первые тяжелые месяцы погиб сын Бориса Андреевича Курьяка, последнего начальника Байкальской паромной железнодорожной переправы (1907–1917). Автором этого сложного проекта с молами и пристанями являлся начальник строительства Забайкальской железной дороги инженер А. Н. Пушечников, он же руководил и строительством переправы в 1898–1901 гг. К общему устройству пристаней как структурных единиц службы Байкальской железнодорожной переправы относились маяки, причальные тумбы, передаточные пассажирские платформы, паровые сигнальные сирены, упоры на путях, эстакады для входа на верхнюю палубу ледокола. Недалеко от пристаней располагались электростанции для освещения пристаней и расположенных неподалеку от них пассажирских зданий. Для поме-

щения контор пристаней, телеграфа и жилья служащих строились жилые дома и бараки [12, с. 99]. Таким хозяйством и управлял потом начальник Байкальской паромной переправы.



Рис. 5. Борис Андреевич Курьяк (1873 – ?)

Борис Андреевич Курьяк (рис. 5) родился в 1873 г. в г. Кронштадте Петербургской губернии в семье дворянина, армейского офицера Андрея Ивановича Курьяка. Окончил Морское инженерное училище императора Николая I (1891–1896) по специальности «Судовой инженер-механик». Служил помощником инженера-механика 3-го флотского экипажа, потом трюмным механиком 10-го флотского экипажа Балтийского военно-морского флота на эскадренном броненосце «Император Александр III», броненосцах «Адмирал Лазарев», «Адмирал Чичагов», «Петр Великий» и других судах военно-морского флота императорской России. В октябре 1901 г. уволен в запас флота. В 1903 г. служил на крейсере «Россия» Тихоокеанской эскадры [13, л. 7–8].

С 21 марта 1904 г. Б. А. Курьяк определен на службу в Министерство путей сообщения штатным инженером VIII класса, помощником начальника Байкальской железнодорожной переправы Забайкальской железной дороги. Эта переправа сыграла огромную роль в экономике, а также в обороне страны, будучи важнейшим звеном магистрали в период строительства Кругобайкальской железной дороги в обход оз. Байкал, особенно во время Русско-японской войны 1904–1905 гг. Именно через нее шли эшелоны с воинскими частями и техникой на фронт, преодолевая неприступную тогда преграду – Байкал. Составы доставлялись на противоположный берег ледоколами «Байкал» и «Ангара», а там уже по построенной линии Забайкальской железной дороги следовали в Маньчжурию.

Начало службы Б. А. Курьяка на Байкале совпало с самым разгаром зимней переправы через Байкал, и он вложил все силы, знания и весь свой потенциал в выполнение важной стратегической задачи. Его энергия и безупречная организация бесперебойной работы переправы в этот период не остались незамеченными. Высочайшим приказом по Министерству путей сообщения Борис Курьяк был пожалован «за усиленные труды по работам на Зимней переправе в 1904 г. через озеро Байкал подарком из Кабинета Его Императорского Величества – золотыми ча-

сами с эмалевым изображением государственного герба и цепочкой» [14, л. 232–233].

С октября 1906 г. он занимает пост начальника службы Байкальской паромной железнодорожной переправы Забайкальской железной дороги. Но именно в это время, когда Кругобайкальская железная дорога стала устойчивым фактором перевозочного процесса на Транссибе, службе Байкальской переправы постоянно приходилось подтверждать свое право на существование... Притом что Забайкальская железная дорога работала круглый год, переправа – семь с половиной месяцев, тем не менее Б. А. Курьяк с уверенностью неоднократно заявлял, что на оз. Байкал плавание ледоколов в направлении Байкал – Танхой вполне возможно круглый год. Вопрос этот обсуждался ввиду постройки второго пути на Кругобайкальской железной дороге, но после анализа затрат по представленной Курьяком программе усиления переправы был сделан вывод, что это обошлось бы слишком дорого и было бы нереально в существующих условиях.

Еще до постройки переправы в марте 1898 г. инженер Г. Краевский на совещании инженеров путей сообщения в г. Иркутске подчеркивал, что стоимость переправы при движении 20 пар поездов в сутки будет гораздо выше стоимости Кругобайкальской дороги. Он считал, что переправа – это временное и очень дорогостоящее дело [12, с. 252–256]. Тем не менее Байкальская переправа просуществовала до 1918 г.

В сентябре 1910 г., получив от Управления железных дорог разрешение, Б. А. Курьяк вступил в брак с дочерью потомственного гражданина Н. О. Штрем. В 1912 г. у них родился сын Андрей. Когда ребенку исполнилось три года, пришел указ Правительствующего сената в ответ на прошение полковника Андрея Ивановича Курьяка, отца Бориса, в котором сообщалось, что «Император 3 августа 1915 г. высочайше соизволил на разрешение детям: сыну, надворному советнику Борису, и дочери Ксении Андреевым-Курьякам именоваться впредь по фамилии “Николаевичи-Курьяки”. Объявить об этом Борису и Ксении, жительствующим в селении Лиственичном Иркутской губернии...» [13, л. 90].

Андрей Николаевич-Курьяк выбрал профессию кинооператора и в 1935 г. с увлечением работал ассистентом оператора и оператором в Московской студии документальных фильмов. Но заниматься любимой работой ему предназначено было судьбой всего лишь семь счастливых лет мирной жизни. 22 июня 1941 г. Нацистская Германия напала на СССР.

С началом Великой Отечественной войны операторы кинохроники вмчг стали военными кинооператорами и были направлены непосредственно на фронт для съемок боевых действий. Кинохронikerы, выехавшие на съемки в действующую армию, попали в самую что ни на есть тяжелую обстановку. С июля 1941 г., в самом начале боевых действий, Андрей состоял в киногруппе Западного фронта. В киногруппу входили кинооператоры Аркадий Шафран и Владимир Ешурин, ассистенты оператора Владимир Комаров и Андрей Николаевич-Курьяк. 6 октября 1941 г. Аркадий Шафран, Андрей Николаевич и водитель полутонки, на которой передвигалась киногруппа, ехали по направлению к г. Брянску, когда танки Гудериана прорвали оборону Красной армии южнее Брянска. При въезде в город путников поразила тревожная тишина. Улицы были безлюдны. Разрушенные дома, дымящиеся пожарища, битое стекло и кирпичное крошево на асфальте [15].

В восточной части города группа увидела воинскую колонну и двинулась ей навстречу, а на тротуаре стояли горожане, которые вдруг замахали руками, увидев машину. Водитель и рядом сидевший Аркадий Шафран решили, что они приветствуют их. Андрей был в кузове, и ему ничего видно не было. Только сблизившись с колонной, разглядели, что это немцы. Шофер резко повернул руль вправо. Машина передними колесами перескочила придорожную канаву и безнадежно заглохла. Немцы открыли пулеметный огонь. В первые месяцы войны оружие операторам не выдавали, поэтому ответить на огонь было не из чего. Таким образом они попали в плен.

В лагере немцы сразу стали сортировать пленных. В первую группу отобрали коммунистов и политработников. Во вторую – командиров. Все остальные оказались в третьей группе. Тех, кто попал во вторую и первую группу, увезли сразу, куда – стало понятно: они погибли раньше всех. Оставшихся погнали в другой лагерь. В голове колонны и в ее хвосте ехали на машинах солдаты с пулеметами, по бокам шли конвоиры с собаками на поводках. Вечером остановились на опушке леса, разожгли костры. Недалеко находилось картофельное поле. Андрей отправился добывать картошку, попросив Шафрана оставаться на месте, чтобы им не разминуться, но Аркадий его так и не дождался... Конвоиры были начеку – то тут, то там раздавался собачий лай и автоматные очереди. Чуть рассвело, и колонну погнали дальше. У Аркадия Шафрана еще оставалась надежда найти товарища, и он, переходя из ряда в ряд, прочесал всю колонну с начала до самой последней шеренги, но потом понял, что больше не суждено ему было увидеть Андрея. Он погиб на том самом картофельном поле [Там же].

О фронтовых кинооператорах как о героях войны заговорили только сейчас, и то не во весь голос. А ведь снятые ими кадры мы видим в документальных фильмах о Великой Отечественной войне, правда, без упоминания их имен в титрах. Между тем каждый второй фронтовой советский кинооператор был ранен, каждый четвертый – погиб, и в их числе молодой, смелый кинооператор, единственный сын и надежда последнего начальника легендарной Байкальской железнодорожной перевправы.

Его послужной список отображают всего лишь три пункта:

1. Андрей Борисович Николаевич-Курьяк – ассистент кинооператора, кинооператор (1912, Иркутск, Иркутская губерния, Российская империя – октябрь 1941, под Брянском).
2. В кино – с 1934 г. С 1935 г. – ассистент оператора Московской студии «Союзкинохроники» / Центральной студии кинохроники.
3. С начала Великой Отечественной войны 1941 г. был направлен на съемки на Западный фронт. В октябре 1941 г. киногруппа попала в плен. Погиб в плену [16].

В память о нем осталась живая история тех первых сложных дней нашей страны: в Госфильмофонде России хранятся документальные сюжеты первых дней войны, отснятые Андреем Николаевичем-Курьяком совместно со своими товарищами-кинооператорами:

- союзкиножурнал № 68 – сюжеты о боевых действиях военно-воздушных сил и партизанском отряде;
- союзкиножурнал № 92 – об освобождении г. Ельни, танковых и пехотных атаках, санитарах и зверствах фашистов;
- съемки для кинолетописи: подарок И. В. Сталину – сюжеты на Северо-Западном фронте (учетный номер РГАКФД: 5933);
- фронтовые съемки (учетный номер РГАКФД: 8767);
- западное направление, август 1941 г. (учетный номер РГАКФД: 8679);
- северо-западное направление, сентябрь 1941 г. (учеба минометчиков и артиллеристов в прифронтовой полосе; допрос пленного в окопе) [17, с. 809].

В здании Союза кинематографистов Российской Федерации установлена мемориальная доска (рис. 6), посвященная не вернувшимся с войны кинематографистам, на которой выбита и фамилия А. Б. Николаевича-Курьяка.



Рис. 6. Мемориальная доска погибшим кинематографистам РФ

А еще неподалеку от Российского государственного архива кинодокументов, где хранится более 3,5 млн м фронтовой кинопленки и сотни тысяч фотоснимков, отражающих реальную хронику Великой Отечественной войны, в подмосковном Красногорске, в год 75-летия Победы в Великой Отечественной войне установлен первый в мире монумент «Фронтовой кинооператор» (рис. 7).



Рис. 7. Памятник военному кинооператору (2020)

Это памятник и кинооператору Андрею Борисовичу Николаевичу-Курьяку, сибиряку родом с берега Байкала.

Незавидная судьба сложилась и у их родственника, военного инженера Владимира Петровича Курьяка (30 мая 1894 г., Вильна – 29 августа 1937), отец которого тоже был военным офицером, полковником (рис. 8). Детство и юность Владимира прошли в Сибири. Он окончил гимназию в Иркутске, а в 1911 г. уже учился на механическом отделении Томского технологического института. В 1912 г. перевелся на то же отделение в Петербургский политехнический институт. В 1914 г. добровольно ушел на фронт. Служил в 7-й Сибирской артиллерийской бригаде в звании штабс-капитана. В 1918-м был демобилизован, восстановился в институте, но вскоре был призван в Красную армию, в Военно-инженерное ведомство, где служил в должностях прораба и районного инженера. В 1922–1924 гг. снова студент Петербургского политехнического института. В 1925 г. назначен в комиссию при Кронверском артскладе. Работал на восстановлении отопительных и вентиляционных систем. В 1926 г. при очередной попытке восстановиться в институте получил отказ, но был принят в Управление военно-строительных работ Ленинградского военного округа, назначен главным инженером, военинженером 2-го ранга. Проживал по адресу: Ленинград, Васильевский остров, 11-я линия, д. 16, кв. 6.

Попал под репрессии: арестован 23 июня 1937 г., обвинен по ст. 58-7-8-11 к УК РСФСР, постановлением Военной коллегии Верховного суда СССР (выездная сессия в г. Ленинграде 29 августа 1937 г.) приговорен к высшей мере наказания – расстрелу [18].

Еще один родственник, кузен Бориса Андреевича Курьяка, был офицером Черноморского военно-морского императорского флота. Это Александр Алексеевич Курьян (1871–1904). Он рано ушел из жизни, в 33 года, оставив жену с четырехлетним сыном Николаем. Похоронен в Ялте, где проживала тогда семья.

О судьбе сына морского офицера Александра Алексеевича Курьян – Николае Александровиче Николаевиче-Курьянке – известно, что он обучался в начальном пятом классе Псковского кадетского корпуса, по ходатайству матери был переведен в Морской корпус Севастополя. С сентября 1916 г. – кадет Морского Его Императорского Высочества На-



Рис. 8. Владимир
Петрович Курьян
(1894–1937)

следника Цесаревича кадетского корпуса, кадет первого набора, которым выпала честь открывать Морской корпус на берегу бухты Голландия в Севастополе 5 октября 1916 г. [19]. В связи с закрытием корпуса 22 июля 1917 г. Временным правительством был переведен в Морское училище Петрограда. После закрытия новой властью и этого учебного морского заведения с группой воспитанников в октябре 1918 г. уезжает в Одессу, где все юноши осваивают морское дело на канонерской лодке «Кубанец». В марте 1919 г. уходит на яхте «Лукулл» в Севастополь, отказавшись подчиняться украинизации. Участник Белого движения в Гражданской войне на юге России на кораблях Черноморского флота. Служил на быстроходном катере СК-2 Белого флота Черного моря. Кавалер Георгиевской медали IV степени. В 1920 г. присвоено звание подпоручика корпуса корабельных офицеров. С февраля 1920 г. – в особом

отделении Морского управления флота Черного моря. В июне того же года по распоряжению штаба Флота Черного моря был откомандирован в Морской корпус Севастополя для продолжения обучения. Эвакуировался в составе МК на кораблях Русской эскадры в Бизерту. С января 1921 г. – гардемарин 3-й роты Морского корпуса в изгнании [20].

В сентябре 1934 г. – в Югославии. Был женат, имел сына.

Известно, что внучка морского офицера Николая Александровича Николаевича-Курьяка добилась больших успехов в политике. Елица Курьяк (рис. 9), (1952 года рождения, Белград, Социалистическая Республика Сербия, СФРЮ) в 2008–2012 гг.



*Рис. 9. Внучка
Н. А. Николаевича-Курьяка,
Елица Курьяк (1952)*

являлась Чрезвычайным и Полномочным послом Республики Сербия в Российской Федерации (из архивных данных А. В. Плотто¹).

Достойные продолжатели дворянского рода Манучаровых

Одним из ярких потомков строителей Сибирской железной дороги, приумноживших славу своих отцов, защищая нашу Родину во время Ве-

¹ Александр Владимирович Плотто (1920–2018) – инженер-электротехник, историк флота, общественный деятель, музыкант, регент. Родился в Севастополе, в 1940 г. был вывезен родителями с Русской эскадрой в Бизерту (Тунис). В 1940 г. переехал во Францию, жил в Гренобле.

ликой Отечественной войны, является семья инженера Василия Львовича Манучарова (1858–1912). Напомним, что В. Л. Манучаров с 1895 по 1898 г. был штатным инженером по постройке больших мостов и начальником Тайшетского участка на строительстве Средне-Сибирской железной дороги. А в 1907 г. в связи с переустройством горных участков и проведением вторых путей вернулся на свой родной участок, где и завершил дело службы Отечеству. «Аристократ духа на Транссибе», как его окрестили уже в настоящее время, оставил после себя незабываемую память: помимо самой железной дороги и многочисленных мостов, первых жилых и производственных построек будущего города Тайшета он подарил его жителям библиотеку, которую те назвали именем просвещенного инженера.

Манучаров Василий Львович (рис. 10) – уроженец г. Тифлиса Российской империи, происходил из обрусовшего армянского рода. Отец его, обер-офицер Манучарьянц Аслан (в переводе на русский – Лев), принадлежал к старинному роду дворян, заслуживших причисление к высшему сословию империи успехами на военной и государственной службе [21, с. 7]. Василий Львович сумел передать своим детям все то лучшее, что получил сам от своих предков. А ведь семейная среда является сильнейшим воспитательным фактором проявления любви к близким, уважения традиций предков, сохранения семейных ценностей, любви к Родине. Отсюда и складывается великое чувство патриотизма, впитанное потомками.

У Василия Львовича и Евдокии Александровны Манучаровых было четыре дочери – Нина, Надежда, Евгения, Мария и один сын – Арсен. Дети через всю жизнь пронесли глубокое чувство любви и уважения к своим родителям за их высокие качества – образованность, культуру, нравственность, уважение к людям, преданность долгу и чести в служении Отечеству. Но главное, «у всех Манучаровых было горячее сердце», как отмечал в воспоминаниях их зять, муж внучки Марии Арсеновны. «Родители ее, – писал он, – настоящие российские интеллигенты и настоящие российские патриоты, и после революции продолжали служить Отчизне. Отец ее построил один из двух гигантов советского тяжелого машиностроения – Тяжмаш, из цехов которого вышли прокатные станы практически всех металлургических заводов



Рис. 10. Василий Львович Манучаров (1858–1912)

страны, все шагающие экскаваторы для угольных разрезов, а потом и все баллистические ракеты» [22, с. 1].

Что касается дочерей В. Л. Манучарова, то Евгения окончила Петербургскую консерваторию, была пианисткой и сочиняла музыку. Но профессиональная карьера у нее не задалась – не те наступили времена для занятий, к которым ее готовили домашние учителя, а потом консерваторская профессура. Неудачно сложилась и ее семейная жизнь... В 1930-х гг. ее не стало. Дочь Мария вышла замуж за железнодорожного подрядчика, инженера Николая Дмитриевича Аверина, у них были сын Дмитрий (погиб в начале войны) и дочь Евгения Николаевна Манучарова (1922–1993) – внучка Василия Львовича, пожелавшая сохранить фамилию деда и ставшая известной, прогрессивной журналисткой.



*Рис. 11. Внучка Василия
Львовича, Евгения
Николаевна Манучарова
(1922–1993)*

Евгения Николаевна Манучарова (рис. 11) во время Великой Отечественной войны служила в отряде с Зоей Космодемьянской.

В середине ноября 1941 г. две советские диверсионные группы проникли в тыл к немцам. После выполнения задания одну из девушек, входивших в состав групп, схватили и казнили, другой удалось вернуться в расположение части. Первую звали Зоя Космодемьянская, ее подругу – Евгения Манучарова.

Впервые об этом написал журналист М. Хромченко уже после того, как Евгения Николаевна ушла из жизни: «Мало кто знал о том героическом эпизоде ее юности (а я так и вовсе узнал о нем уже после того, как ее не стало), она им никогда не козыряла (как и своим знаменитым двоюродным братом Андреем Манучаровым, генерал-майором авиации, заслуженным летчиком-испытателем...), лишь однажды публично сказала коллеге, пишущей о Зое. «Смысл (наших) рейдов был не в сожженных домах и не во взорванных мостах, не в отмороженных от лежания на снегу ногах, а в том, что отступавшие мужчины-солдаты шли на восток, а мы (девушки) – на запад. И мужчины-воины этих девушек видели»...

Мне посчастливилось познакомиться с Евгенией Николаевной, для друзей и ближайших коллег – Джаной, в начале 1960-х... Много позже я узнал, что она всегда предпочитала проблемные темы, одна из самых острых в ее послужном списке – нашумевший проект поворота сибир-

ских рек. Над ним два десятка лет работало более 160 институтов, в том числе 32 Академии наук СССР, а решение о начале работ по осуществлению проекта было принято на XXV съезде КПСС!.. Первыми забили тревогу специалисты, та же академия, но именно журналисты донесли, причем не только до рядового читателя – до партийно-государственных верхов предъявленные учеными доказательства пагубности авантюрного проекта.

Одной из них и была Манучарова, яркий представитель той ветви журналистики, которую было принято называть научно-популярной, причем и в этом жанре, знакомя читателя с открытиями науки и достижениями техники, предпочитала неустоявшиеся, вызывавшие полемику» [23].

Евгения Николаевна Манучарова после войны окончила Московский государственный университет. Была известной журналисткой, научным обозревателем, редактором отдела науки газеты «Известия» и еженедельника «Неделя», женой В. Н. Болховитинова (1912–1980) – ученого-физика, журналиста, создателя и главного редактора журнала «Наука и жизнь». Она была удивительно обаятельной, умнейшей и талантливой журналисткой. Знакомя читателей с научными открытиями, с выдающимися учеными, «выбирала самое острое, подчас конфликтное, и свою точку зрения отстаивала не по-женски бескомпромиссно». Достаточно вспомнить серию выступлений «Известий» и «Недели» против грандиозного проекта поворота сибирских рек, с чем боролся и наш великий сибирский писатель Валентин Григорьевич Распутин. К тому, что реки остались при своих руслах, Евгения Манучарова непосредственно приложила руку, организовав выступления людей, чей авторитет в решающий момент заставил правительство отказаться от этой авантюрной идеи [21; 24].

Настоящие русские интеллигенты и патриоты Манучаровы и после революции продолжали верно служить отчизне. Дети и внуки строителя Великого сибирского рельсового пути, инженера Василия Львовича Манучарова, внесли огромный вклад в развитие промышленности, авиационной и космической отраслей, равно как и в просветительскую сферу деятельности, способствуя распространению научных знаний, открытий и достижений отечественной науки и техники [25, с. 3].

Арсен Васильевич Манучаров (1885–1944) пошел по отцовским стопам, окончив тот же Санкт-Петербургский институт инженеров путей сообщения (1918, рис. 12).



Рис. 12. Студент
Арсен Манучаров

Он также вначале строил железные дороги, но самым большим его достижением стало строительство мощного Краматорского завода тяжелого машиностроения им. И. В. Сталина, начавшееся в мае 1931 г. А. В. Манучаров был главным инженером «Краминдустроя» – подрядчика строительства завода. Каждый день на площадке можно было увидеть главного инженера «Индустроя» А. В. Манучарова и его заместителя Я. А. Букштейна. Строители надолго запомнили одно событие: когда главный цех уже почти был готов и начались работы по подготовке котлована и закладке фундамента под пресс, случилась беда – сильно фонтанирующий глубинный плывун грозил уничтожить весь труд, но строители, благодаря слаженным действиям руководства, справились с неминуемой бедой. Основную массу людей вывели из пределов зоны вероятного обвала. Главный инженер «Индустроя» А. В. Манучаров приказал подогнать к цеху вагоны с цементом, тяжелые мешки полетели в воду, исчезая в бездне котлована. Прораб Жуковский, следивший за ходом событий, в нужный момент отдал указание включить насосы на выкачивание, продолжая необычайную забутовку. Около 20 вагонов ушло на дно котлована под пресс. И строители победили – фонтанирующий глубинный плывун был забит. Выкачивав всю воду, люди довели до конца закладку фундамента пресса... Строители были тогда очень молоды. Самым «старым» считался главный инженер «Краминдустроя» Арсен Васильевич Манучаров, но это был талантливый и грамотный инженер с большой буквы [26].

Сам он так написал об этом в «Известиях»: «Основной костяк нашего коллектива, я говорю о высшем и среднем комсоставе стройки, сформировался три с лишним года назад. Люди, периодически посещавшие стройку, удивлялись: все оказывались на тех же должностях, на каких они были и раньше. В самом деле, начальник работ тов. Кронов, его заместитель тов. Вонский, автор этих строк – главный инженер, два его помощника тт. Некрасов и Букштейн, прорабы тт. Радько, Веловельский, Теплов и другие, всего до 30 человек, – все они сегодня на тех же боевых постах, что и три года назад. Редкая для строителей стабильность! Инженерный наш коллектив очень молод. Мы горды тем, что все, кроме одного, являемся инженерами советских выпусков. Самый “старый” инженер – я, окончил ВТУЗ в 1918 г.» [25].

Краматорский завод тяжелого машиностроения был не только крупнейшим предприятием СССР, но и одним из крупнейших заводов Европы. С 1950-х гг. мощности завода задействовались для производства элементов стартовых комплексов баллистических ракет и космических аппаратов.

Внучка Василия Львовича, Мария Арсеновна Манучарова (рис. 13), студентка авиационного института, выпустилась из аэроклуба, как только началась война, и, не дожидаясь, пока их, выпускников, призовут в армию, поступила на ускоренные курсы медсестер и добровольцем ушла на фронт, где уже через месяц стала операционной сестрой медсанбата. На дворе стоял конец сентября 1941 г., бойцы Красной армии, неся огромные потери, вели тяжелые арьергардные бои на ближних подступах к столице, в которой полным ходом шла эвакуация государственных учреждений, предприятий, учебных заведений в глубокий тыл. Московский авиационный институт эвакуировали в Казань и Ташкент. Но ни в Татарию, ни в Узбекистан Мария Манучарова не поехала.

Со своей ополченской дивизией она проделала весь крестный путь отступления – от Ельни до Химок, когда немецкие танки и мотоциклисты мчались к Москве по Минскому шоссе, а наша растерзанная, потерявшая связь и управление пехота, не успевая хоронить своих убитых, бежала на восток по лесным проселкам и тропам. С последней машиной своего медсанбата, подбирая по пути брошенных раненых, Мария возвратилась в Москву, где санбатовское начальство, прибывшее несколькими днями ранее, уже успело доложить о гибели своих подчиненных. Начальство отправили в штрафбат, а Марию демобилизовали – как раз подоспел приказ о демобилизации студентов авиационных институтов.

12 октября 1941 г. Государственным комитетом обороны было принято решение о начале возведения оборонительных сооружений на подступах к столице. А 18 ноября 1941 г. исполком Моссовета принял решение «Об окончании строительства линии укреплений под Москвой». В этом документе были обозначены сроки завершения работ по возведению оборонительных сооружений, а также он обязывал ответственных за постройку следить за проводимыми работами. Арсен Васильевич Манучаров руководил строительством оборонительных рубежей. В проведении оборонительных работ на подступах к столице участвовало около 600 тыс. жителей Москвы и Подмосковья, бойцов и офицеров Красной армии, инженеров, строителей и техников военных и гражданских ведомств. Арсен Васильевич был тяжело болен, в ту осень 1941 г. у него отказывали ноги, и он с трудом передвигался, опираясь на палку, но продолжал руководить людьми в окрестностях Москвы. За два-три



Рис. 13. Мария Арсеновна Манучарова (1922–1986)

дня были завершены работы по размещению заградительных приспособлений на магистралях, ведущих к Москве. Шоссейные дороги и мосты были заминированы. После чего весь строительный отдел Совнаркому было решено направить на Урал.

Вместе с отцом и матерью Мария Арсеновна отправилась в Челябинск. Там, на базе нижнетагильской «Вагонки», Челябинского тракторного завода, используя оборудование, которое удалось вывезти с ленинградского Кировского завода и Харьковского тракторного завода, с помощью прибывших вместе с этим оборудованием ленинградцев и харьковчан надо было в кратчайшие сроки создать новый танкостроительный центр страны взамен потерянных. И он был создан [22, с. 4].

Сразу же после Сталинграда Арсена Васильевича Манучарова вызвали в Москву. Пока семья находилась в эвакуации, в их квартиру вселился полковник, командовавший зенитной бригадой, чей командный пункт располагался на крыше их дома. По распоряжению управдома полковнику была предоставлена одна из четырех комнат квартиры Манучаровых, но он самовольно распечатал и остальные комнаты.

Почти все книги – а у Манучаровых была неплохая по тем временам библиотека, которую с любовью собирал еще Василий Львович, что было особенно дорого сыну и внукам, – делись неизвестно куда, не говоря уже о всякой домашней утвари. Арсен Васильевич послал разгневанную телеграмму маршалу Жукову. Через неделю полковник исчез, а командовать зенитчиками прислали нового командира – только что вернувшегося из Китая генерал-майора артиллерии Якова Михайловича Табунченко, который так понравился старому инженеру, что он тут же пригласил его пожить вместе. Приглашение было с благодарностью принято, обе семьи быстро подружились [Там же, с. 7].

Однако еще в Челябинске у Арсена Васильевича Манучарова, помимо ног, стало сдавать и сердце... После возвращения в Москву, особенно в связи с разорением квартиры, сердечные приступы следовали один за другим и быстро добили его – он скончался от инфаркта миокарда, как и его старшая сестра Нина, умершая в сорокалетнем возрасте от сердечного приступа, как и его отец Василий Львович Манучаров... У всех Манучаровых были плохие сосуды – мало кому из ближайшей родни удалось преодолеть рубеж в 60 лет [Там же, с. 8]. Так в конце 1944 г. семья осталась без кормильца.

Дочь Мария, окончив институт, тогда уже работала в конструкторском бюро легендарного инженера-конструктора Архипа Михайловича Люльки. Он был первым, кто начал заниматься воздушно-реактивными двигателями еще за пять лет до войны. Советской армии необходимо

было срочно разработать самолеты, способные противостоять немецким мессершмиттам. Марию Арсеновну Манучарову назначили главным расчетчиком перспективного отдела, и именно из-под ее рук выходили первые наброски лучших в стране двигателей фирмы «Сатурн» для лучших в мире реактивных самолетов марки «СУ». Мария Арсеновна Манучарова (1922–1986) министром обороны СССР награждена Орденом Отечественной войны II степени [27].

Ее брат Андрей Арсенович Манучаров (1917–2001, рис. 14) родился 25 мая (7 июня) 1917 г. в г. Харькове Харьковской губернии Российской империи (через семь месяцев, в декабре 1917 г., это будет Украинская ССР).

В 1934 г. семья уже жила в Москве, здесь Андрей Манучаров окончил рабфак и поступил в Московский авиационный институт. Во время учебы, в 1935 г., он занимался одновременно в Московском аэроклубе им. В. П. Чкалова, а в 1937 г. окончил школу летчиков при аэроклубе авиационного института.

С началом Великой Отечественной войны А. А. Манучаров участвовал в оборонительных боях на Западном фронте в Белоруссии в должности инженера эскадрильи 401-го истребительного авиационного полка, затем до 1944 г. был в должности летчика-инструктора 6-го запасного истребительного авиаполка.

В июле 1944 г. старший лейтенант А. А. Манучаров был отозван с фронта в Государственный Краснознаменный научно-исследовательский институт ВВС и до 1948 г. являлся летчиком-испытателем 3-го отдела. Всего А. А. Манучаровым было освоено 106 типов самолетов, но самое главное, он дал путевку в жизнь лучшим в мире самолетам Микуяна и Сухого.

В 1967 г. постановлением Совета Министров СССР полковнику А. А. Манучарову было присвоено воинское звание «генерал-майор авиации» (рис. 15). С 1975 по 1995 г. работал в г. Жуковском Московской области в Летно-исследовательском институте заместителем начальника института по научной работе, а с 1995 г. – главным советником начальника института.

Андрей Арсенович Манучаров внес огромный вклад в создание и испытания многоразовой космической техники, в том числе многоразовой транспортной космической системы «Энергия-Буран», а также в создание специальных летающих лабораторий для отработки



Рис. 14. Андрей Арсенович Манучаров (1944 г.)

систем управлении и автоматической посадки орбитального корабля «Буран», руководил вместе с начальником Летно-исследовательского института В. В. Уткиным созданием и пусками двух крупномасштабных летающих изделий (беспилотных орбитальных ракетопланов) «Бор-4» и «Бор-5» [28].



*Рис. 15. Генерал-майор
авиации
А. А. Манучаров
(1917–2001)*

15 ноября 1988 г., находясь на аэродроме «Юбилейный» – посадочном комплексе космодрома «Байконур», участвовал в руководстве атмосферным этапом автоматической посадки орбитального корабля многоразового использования «Буран». И каждый раз с волнением наблюдая за очередным пуском космического корабля, Андрей Арсенович с благодарностью и восхищением вспоминал отца – строителя уникального новокраматорского гиганта машиностроения, который теперь обеспечивает пусковым оборудованием все космические старты Советского Союза, а что самое удивительное, в создании этих космических аппаратов и кораблей есть лично вклад его сына!

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 8 июля 1967 г. за многолетнюю творческую работу в области летных испытаний и исследований новой авиационной техники летчику-испытателю Государственного Краснознаменного научно-испытательного института ВВС Манучарову Андрею Арсеновичу было присвоено почетное звание «Заслуженный летчик-испытатель СССР». В этом же году он стал лауреатом Ленинской премии, в 1975 г. – Государственной премии СССР. В 1977 г. ему присвоено звание «Почетный авиастроитель СССР» [Там же].

Достойный сын своего отца и деда – строителя Сибирской железной дороги, скончался 15 сентября 2001 г., похоронен рядом с родителями на Ваганьковском кладбище в Москве.

Драматические судьбы наследников инженера Будагова

Инженер путей сообщения, строитель Средне-Сибирской железной дороги Григорий Моисеевич Будагов (1852–1924, рис. 16) родился в Петербурге 2 января 1852 г. в семье потомственного дворянина, титулярного советника Моисея Будагова армяно-григорианского вероисповедания.

По окончании Петербургского института инженеров путей сообщения Александра I (28 мая 1874 г.) Г. М. Будагов участвовал в изысканиях Оренбургской железной дороги и здесь же, во время постройки волжского моста под руководством инженера-мостостроителя Владимира Березина, назначен помощником инспектора по сооружению данного моста. После этого строил мосты: Александровский через Волгу (1880) и два моста через Днепр: у г. Екатеринослава (1884), за что «пожалован орденом Св. Владимира 4-й степени», и г. Речицы (1885). Состоял техником при комиссии Всемирного конкурса по составлению проектов Троицкого моста в Петербурге и «за особые труды Всемилостивейшее пожалован орденом Св. Станислава 2-й степени» (1890) [29, л. 2 об. – 5 об.].

В начале 1893 г. председателю Управления казенных железных дорог поступило прошение от инженера-подрядчика по строительству моста через р. Обь В. И. Березина: «Прошу вашего ходатайства перед министром путей сообщения об откомандировании в мое распоряжение для работ по постройке моста через реку Обь взятых мной по договору с начальником работ Западно-Сибирской железной дороги, состоящего при Управлении казенных железных дорог Г. М. Будагова на три года» [Там же, л. 30].

Таким образом, 27 февраля 1893 г. инженер Будагов утвержден заведующим работ по постройке моста через р. Обь в районе с. Кривошеево. Приехав на место в марте 1893 г., он сформировал личный состав инженеров и техников, сдал подрядчикам работы по сборке, клепке кессонов и ферм, по погружению их в воду, возведению каменных устоев. После прокладки вспомогательной железнодорожной ветки и завершения работ на ст. Обь из заготовленных материалов – строительного камня, железа, рельсов с уральских заводов – по проекту Н. А. Белелюбского и Н. Б. Богуславского был построен мост через р. Обь самой прогрессивной консольной системы Гербера, позволяющей перекрывать пролеты значительных размеров.

По окончании строительства Г. М. Будагов по приглашению начальника работ по постройке Средне-Сибирской железной дороги Н. П. Меженинова продолжил свою деятельность в должности его помощника, потом старшего помощника уже в Восточной Сибири (Крас-



Рис. 16. Григорий
Моисеевич Будагов
(1852–1921)

ноярск – Иркутск). А за отлично-усердную и ревностную службу по постройке моста через р. Обь инженер Г. М. Будагов был награжден очередным орденом Святой Анны II степени (1897).

Вскоре Будагов стал заместителем начальника работ Средне-Сибирской железной дороги. Строительство было закончено в установленные сроки, и 1 января 1899 г. дорога сдана в постоянную эксплуатацию. Хотя, как писал позже сам Г. М. Будагов, «...даже Меженинов, человек спокойный и ровный, здесь истрепал свои крепкие нервы и к концу постройки был болен...». За успехи в строительстве дороги Григорий Моисеевич Будагов удостоился ордена Святой Анны II степени (1899), а «за отличие произведен в действительные статские советники» [30, с. 10–11].

А в новом поселке Александровском возле Обского моста, раскинувшемся вдоль правого берега Оби на 16 квадратных верст, к 1898 г. насчитывалось уже около 14 тыс. жителей (это был будущий город Новониколаевск, после Октябрьского переворота – Новосибирск).

У Г. М. Будагова было трое детей: сын Владимир 1884 года рождения от первого брака; дочь Екатерина 1898 года рождения и младший сын Григорий 1901 года рождения.

Как писал в воспоминаниях сын В. М. Будагова Григорий, он помнил старшего брата Владимира, когда тот еще был студентом Путейского института: «В 1906 году с практики на изысканиях Южно-Сибирской железной дороги он вернулся домой больным брюшным тифом. Болел тяжело и потерял память, вследствие чего пришлось оставить институт и работать, иногда, в качестве сторожа. Вместе с тем он был прекрасным музыкантом (рояль) и даже, помню, участвовал в концертах для раненых солдат в войну 1914 года. Умер брат от голода во время блокады в Ленинграде» [31, с. 2]. Из официальных источников: Будагов Владимир Григорьевич, проживал в Ленинграде на Загородном проспекте, д. 45, кв. 26. Умер в ноябре 1941 г. Место захоронения: Серафимовское кладбище («Блокада», т. 4).

Екатерина Григорьевна Будагова (1898–1941, рис. 17) в 1914 г. училась в Петербургском училище Ордена Святой Екатерины [29, л. 113]. Училище это было причислено к высшему разряду женских институтов, дававших элитное, «приличное дворянскому сословию» образование. Девушек обучали Закону Божьему, русскому, французскому, немецкому языку, словесности, истории, географии, естествоведению, физике, математике, рисованию, чистописанию, гигиене, рукоделию, хоровому пению, гимнастике, танцам, музыке, светским манерам, домоводству. С 1895 г. училище стало ежегодно выпускать воспитанниц, окончивших двухгодичные классы и сдавших экзамены на получение права работать домашними учительницами.

1 (11) октября 1917 г. состоялось бракосочетание Екатерины Григорьевны Будаговой и инженера путей сообщения Павла Владимировича Шту肯берга, оба православного вероисповедания, в Архангело-Михайловской церкви г. Алупки Ялтинского уезда Таврической губернии [32].

Ее брат Григорий Григорьевич вспоминал: «Сестра моя была лингвисткой, знала французский, немецкий, английский и испанский языки. Во время Гражданской войны (1936–1939) в Испании была переводчицей». Она была сотрудником Ленинградского научно-исследовательского института Разведывательного управления Рабоче-крестьянской Красной Армии (РККА), а с 28 апреля 1938 г. по 12 мая 1939 г. в качестве переводчика участвовала в национально-революционной войне в Испании».

С первых дней Великой Отечественной войны служила переводчицей в разведывательном отделе Краснознаменного Балтийского флота в качестве вольнонаемной. Погибла на военном корабле 28 августа 1941 г. в Финском заливе во время перехода из Таллина в Кронштадт [33]. Скорее всего, это случилось около 22 ч у мыса Юминда, когда самолетами люфтваффе был атакован и поврежден штабной корабль флота «Вирония» (конвой № 1), он подорвался на мине и затонул. Также из состава конвоя № 1 был поврежден авиацией, подорвался на мине и затонул транспорт «Алев». Из 1280 чел., в том числе 800 раненых, спасли только 6 чел. Это случилось при так называемом Таллинском переходе – эвакуации основных сил Балтийского флота и войск 10-го стрелкового корпуса из Таллина. Данная операция стала одной из самых трагичных и героических в начале Великой Отечественной войны. Участники перехода сравнивали масштабы балтийской трагедии с Цусимской катастрофой [34].

8 сентября 1941 г. вокруг Ленинграда сомкнулось блокадное кольцо. В одночасье 3 млн чел. оказались отрезаны от мира. Выстоять и выжить ленинградцам помогла Дорога жизни, которая в 1941–1943 гг. являлась единственным путем сообщения через Ладогу блокадного Ленинграда с внешним миром (летом водным транспортом, зимой – по льду). Сын Екатерины Григорьевны, красноармеец Алексей Павлович Шту肯берг (1917–1942, рис. 18), нес тяжелую службу водителем в автобатальоне именно здесь. В ноябре 1941 г. ему дали ГАЗ-АА, полуторку,



Рис. 17. Дочь
Г. М. Будагова Екатерина
Григорьевна Шту肯берг
(1898–1941)



*Рис. 18. Внук
Г. М. Будагова Алексей
Павлович Штукенберг
(1917–1942)*

для транспортировки грузов в осажденный Ленинград. Дорога была опасной: ломались машины, застывали моторы и замерзали шоферы, ломался лед и тонули автомобили, атаковала вражеская авиация. Но Дорога жизни действовала днем и ночью в любую погоду. Алексей на своей полуторке доставлял в город продукты питания, топливо, вывозил раненых, женщин, стариков и детей. Многие умирали уже на Большой земле...

В начале апреля 1942 г. на пути в Ленинград машина Алексея Штукенберга попала под бомбёжку, его самого, тяжелораненого, доставили в медсанбат, но, как сообщает медицинский документ, 13 апреля 1942 г. красноармеец Штукенберг Алексей Павлович умер от ран. Место захоронения: Россия, Ленинградская область, г. Волхов, южная окраина левобережной стороны, Новооктябрьское кладбище [35].

Дорога жизни поистине стала ярким примером самоотверженности и мужества, символом патриотизма и героизма советского народа, его самопожертвования и отваги. Артерия, соединявшая осажденный город с Большой землей, стала спасением для сотен тысяч ленинградцев. Мужество водителей Дороги жизни не поддается измерению. Они вели свои автомобили сквозь метели и обстрелы, слыша, как под колесами трещит лед. Они знали, что могут не вернуться, и все равно ехали, потому что понимали: от них зависит судьба осажденного города. Это были настоящие герои, среди которых числится внук строителя Сибирской магистрали Г. М. Будагова – 25-летний Алексей Штукенберг.

Сегодня в память о Дороге жизни и мужественных неизвестных водителях 1941–1943 гг. у самой Ладоги установлен не один памятник той легендарной полуторке.

Младший сын инженера Будагова, Григорий Григорьевич (1901–1990, рис. 19), пошел по стопам отца. Окончив Петербургский институт инженеров путей сообщения на мостовом отделении, с 1928 г. стал работать заведующим технико-производственным отделом «Нижкапстроя». В 1930-м был командирован в Ленинград для работы в проектном бюро. Здесь же был арестован, в г. Горьком задержаны его жена и сестра. Дал «признательные» показания, оговорив себя, в обмен на обещание освободить женщин. Находился в Бутырской тюрьме, где ему был вынесен

приговор по ст. 58 УК РСФСР: расстрел с заменой десятью годами ИТЛ. Отправлен в лагеря ГУЛАГа: пересыloчная тюрьма в Казани, работа в инспекции «Казжелдорстроя» г. Караганды начальником изыскательской партии, в 1931 г. – перевод в г. Благовещенск на строительство БАМа, где стал работать старшим инженером в управлении строительства. Получил статус вольнонаемного. В 1932-м получил назначение на должность начальника партии по изысканию мостового перехода через р. Зею. В 1933-м с получением отпуска возвратился в Ленинград, где добился пересмотра дела и снятия с себя судимости. Получил паспорт и устроился на работу: сначала в «Промтранспроект», затем – в «Гипролестранс».

23 мая 1940 г. был вновь арестован. В июле 1941 г. получил второй срок – восемь лет заключения в ИТЛ и отправлен этапом в Сибирь. В новосибирском лагере работал бригадиром землеройной бригады, в проектном бюро. В июле 1942-го переведен на работу в технический отдел в Новосибирском ОЛП-2 (отдельном лагерном пункте). Осенью 1942-го этапом отправлен в лагерь № 5 под Томском, переведен в 1945 г. в разряд каторжных. Работал специалистом в отделе по строительству железнодорожных веток, диспетчером транспортного отдела. 23 мая 1948 г., после окончания срока заключения, был отправлен в ссылку на вечное поселение в с. Чумаково Новосибирской области, работал техником-строителем, им же был в колхозах, переехав в пос. Венгерово. В 1953 г. подал заявление в МВД о пересмотре своего дела, в 1955-м был реабилитирован. В этот же год назначен начальником отдела по колхозному строительству, получил задание по проектированию и строительству моста в Венгерово. В 1961 г. вернулся в Ленинград. До выхода на пенсию в 1984 г. работал старшим инженером, главным инженером проектов в институте «Гипролестранс». В 1988-м написал воспоминания о своем лагерном прошлом [36].

Вот такие трагедийные судьбы сложились у детей Григория Моисеевича Будагова – Владимира, Екатерины и внука Алексея, погибших во время Великой Отечественной войны. Долгий жизненный путь уготован был лишь младшему сыну Григорию.

Он умер в 89 лет, пройдя через тяжелые испытания репрессивной машины, а какое мужество и терпение ему потребовались, чтобы сохра-



Рис. 19. Григорий Григорьевич Будагов

нить честь и достоинство до конца своих дней, трудно даже представить. Но главное, он стал продолжателем рода Будаговых: его дочь, внучки и правнуки проживают в Москве, так что жизнь династии продолжается.

Память об инженере Будагове хранит Новосибирск. Правда, улица, названная изначально Будаговской, в 1920 г. по злой иронии была переименована в Большевистскую. Однако, надо отдать должное городским властям, в 2012 г. на этой улице было воссоздано здание конторы, где жил и работал начальник строительства моста через р. Обь и, можно сказать, основатель г. Новосибирска. Теперь здесь открыт музей «Контора инженера Г. М. Будагова».

В 1907 г. в честь инженера-патриота и просветителя ст. Курзан бывшей Средне-Сибирской (с 1934 г. – Восточно-Сибирской) железной дороги была переименована в ст. Будагово, правда, в советское время она тоже не избежала переименования на «Первомайскую», но по настоянию ее жителей ей вернули имя инженера Г. М. Будагова – строителя этой дороги. Вот такие метаморфозы...

Приведенные примеры нескольких потомков инженеров Великого Сибирского пути, участвовавших в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг., говорят об их осознанной готовности идти на защиту своей Родины – так они были воспитаны школой, а главное, семейными традициями и ценностями, память о которых свято хранилась династиями веками, ведь предки их были образцами чести, мужества, самоотверженности, верности и ответственности... Детей ориентировали «на служение стране, а не на стяжение чинов, званий и денег». Стремились вырастить достойных потомков, которые «не посрамят свой род и Отечество». В основном предки показанных династий представлены военными офицерами, «нравственной основой жизни которых являлась честь, поэтому совершенно очевидно, что ориентиром в поведении человека было не получение материальных благ, а следование определенным этическим принципам поведения. “Честь имею!” – этими словами венчалось обращение офицера к любому должностному лицу и в армии, и в обществе. И воспринимались они, эти два слова, как символ надежности, залог верности высокому воинскому долгу защитника Отечества. Само дело, к которому офицер был “приставлен”, по собственному ли призванию или по велению долга, исполнено высочайшего смысла: служить Отечеству верой и правдой» [37].

Вместе с тем хорошее воспитание в дворянской среде было призвано упростить отношения между людьми. Сейчас, конечно, чаще встречается установка «делай так, чтобы тебе было как можно легче и лучше». В советское время детей готовили к тому, что в будущем их жизнь будет замечательной, и с этим согласятся все, рожденные в

СССР, и даже старые люди, так и не дождавшиеся светлого будущего – коммунизма.

«Но дворян готовили к тому, что жизнь будет тяжелой, – делится в своем интервью Ольга Муравьева, потомок рода Муравьевых. – И действительно, есть ли человек, у которого в жизни не бывает каких-то тяжелых испытаний, потерь близких, неудач, разочарований? Их готовили к тому, что все это будет и что нужно все это перенести мужественно, не теряя своего достоинства. Сейчас этого нет, и мы видим результат» [38].

Каждое поколение все же отличается друг от друга. Оно имеет свои уникальные характеристики, ценности, убеждения, поведенческие особенности, которые и определяются их социальной средой, историческими событиями, важными открытиями, и не только. Но при этом нельзя забывать свою историю и вековые традиции, которыми богата наша огромная страна. Нельзя вычеркивать из истории и традиции русского дворянства, как это было сделано 100 лет назад, когда исключили даже сам предмет истории из всех учебных заведений, посчитав, что в императорской России история была «неправильной»!

Между тем и президент Российской Федерации Владимир Путин убежден, что передача истории Великой Отечественной войны из поколения в поколение является самым верным способом сохранения исторической памяти и продвижения ее среди подрастающего поколения. При этом важен не просто способ передачи этой памяти, важно доверие в семьях и любовь к своим героическим предкам...

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. Коншина Л. Воспитание детей в дворянских семьях / Л. Коншина. URL: <http://proza.ru>.
2. Бельский А. М. Город Орел: Пушечники, древний дворянский род / А. М. Бельский. URL: <http://www.proza.ru>.
3. ГАОО. Ф. 760. Оп. 1. Д. 420.
4. РГИА. Ф. 229. Оп. 10. Д. 2417.
5. Письмо Орлова Николая Александровича от 19 ноября 1997 г. из Вологодской области // Семейный архив К. Ю. Гончарова.
6. Егоров В. В. «Как это начиналось...»: (репрессии 1917-го – начала 30-х годов) / В. В. Егоров, В. А. Ливцов, А. Ю. Фомичёв // Книга Памяти жертв политических репрессий Орловской области. Орел, 1994. Т. 2. С. 15–16.
7. Полынкин А. Как Советская власть бывших малоархангельских помещиков из их усадеб выселила. Малоархангельск. 19 февраля 2012 г. / А. Полынкин. URL: <https://maloarchangel.ru>.
8. Из воспоминаний инженера Б. А. Левисона // Семейный архив А. Э. Андреевой. М., 2025.
9. Ганин А. В. Судьба бывших: почему во время Гражданской войны офицеры российской императорской армии воевали за все стороны / А. В. Ганин. URL:

- <https://daily.hse.ru/post/sudba-byvsix-pocemu-vo-vremya-grazdanskoi-voyny-oficeru-rossiiskoi-imperatorskoi-armii-voevali-za-vse-storony?ysclid=mbolqwss44197585675>.
10. *Пушечников А. Н. Объяснение инженера Пушечникова по поводу привлечения его к уголовному следствию / А. Н. Пушечников. СПб., 1913.*
 11. *Хобта А. В. Александр Николаевич Пушечников (1850–1916) / А. В. Хобта, Т. Н. Гордиенко. 2-е изд., доп. и перераб. Иркутск : Вост.-Сиб. ЦНТИБ ВСЖД – филиала ОАО «РЖД», 2016. 84 с. (Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири. Вып. 1).*
 12. *Байкальская паромная железнодорожная переправа: к столетию строительства и эксплуатации / под общ. ред. В. Г. Третьякова. Иркутск : Изд-во Иркут. ун-та, 2000. 344 с.*
 13. РГИА. Ф. 229. Оп. 18. Д. 4635.
 14. ГАИО. Ф. 72. Оп. 1. Д. 19.
 15. Из воспоминаний Аркадия Шафрана // *Школьников С. С. Сквозь огонь и стужу. Фронтовой кинооператор: повесть незабываемых дней / С. С. Школьников. Таллин : Рус. дом, 2007. 244 с.*
 16. Фронтовые кинооператоры. Как снимали войну. URL: <https://www.kino-teatr.ru/kino/acter/group/operator/a4>.
 17. Создатели фронтовой кинолетописи : биофильмогр. справ. / авт.-сост. А. С. Дерябин. М. : Госфильмофонд России, 2015.
 18. Курьяк Владимир Петрович // Бессмертный барак. URL: <https://bessvertnybarak.ru>.
 19. РГАВМФ. Ф. 432. Оп. 7. Д. 1981.
 20. Усаров Г. А. Морской корпус в Севастополе / Г. А. Усаров // Кортик. 1922. 6 нояб. URL: <https://kortic.borda.ru>.
 21. Гордиенко Т. Аристократ духа на Транссибе / Т. Гордиенко // Гудок | Восточно-Сибирский путь. 2017. 4 апр. (№ 54).
 22. В. И. Рабинович. Мара. Воспоминания. М., 1986. 18 с.
 23. Хромченко М. Евгения Манучарова (Джана) / М. Хромченко // Центр поддержки русско-армянских стратегических и общественных инициатив : [сайт]. URL: <http://russia-armenia.info>.
 24. С любимыми не расставайтесь // Известия. 2017. 29 янв.
 25. Манучаров А. Марка Индустроя / А. Манучаров // Известия. 1934. 26 сент. (№ 226).
 26. Новокраматорский завод тяжелого машиностроения – строительство. 1931 г. URL: <http://www.nkmz.com/index.php?id=604>.
 27. ЦАМО. Юбилейная картотека награждений. Ф. 36. Оп. 24. Д. 72.
 28. 28 Космический мемориал: А. А. Манучаров. URL: <http://sm.evg-rumjantsev.ru/voen-ruk3/manucharov-andrej>.
 29. РГИА. Ф. 229. Оп. 10. Д. 392.
 30. Гордиенко Т. Н. Григорий Моисеевич Будагов (1852–1921): к 170-летию со дня рождения / Т. Н. Гордиенко, А. В. Хобта. Иркутск : Тип. «Призма», 2022. 96 с. (Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири. Вып. 10).
 31. Записки инженера ж. д. транспорта Г. Г. Будагова, репрессированного в 1930 г. : [Машинопись. Копия]. Л., 1988. 32 с.
 32. ГАРК. Ф. 142. Оп. 4. Д. 2924. 1917 г. МК Архангело-Михайловской церкви г. Алупки Таврической губернии.
 33. Каминский О. Будагова Екатерина Григорьевна / О. Каминский. URL: <http://proza.ru/2018/10/28/483>.
 34. Балтийская трагедия. Как Балтфлот прорывался в Кронштадт // Военное обозрение. 2021. 27 авг. URL: <http://www.topwar.ru>.

35. Филиал ЦАМО (военно-медицинских документов). Картотека ранений. Ф. 58. Оп. 818883. Д. 870.
36. Будагов Григорий Григорьевич (1901–1990) // Томский мемориальный музей «Следственная тюрьма НКВД» : [сайт]. URL: <http://www.nkvd.tomsk.ru>.
37. Полковник запаса А. А. Волотовский. Служи отечеству не ради наград, а ради чести своей и благородства твоих предков... // Военно-исторический журнал. 2006. № 1. С. 64–65.
38. Интервью потомка знаменитого дворянского рода. Революция изменила правила их жизни. URL: <https://realnoevremya.ru/articles/57074-potomok-dvoryanskogo-roda-o-vospitanii-russkogo-dvoryanina>.
39. Гордиенко Т. Н. Просветительская деятельность инженеров путей сообщения в Сибири, или История продвижения книги по Великому Сибирскому пути (1895–1917 гг.) / Т. Н. Гордиенко. М. : ФГБУ ДПО «УМЦ по образованию на железнодорожном транспорте», 2020. 472 с.