

«ОТ ИМЕНИ КОММУНИСТОВ»: ПИСЬМА Н.Д. КУЗНЕЦОВА РУКОВОДИТЕЛЯМ СССР

В статье рассмотрено два исторических сюжета, связанных с конструктором Н.Д. Кузнецовым и выстраиванием его отношений с руководителями СССР в конце 1950-х и начале 1990-х гг. Определяются основные методы, использовавшиеся автором для достижения собственных целей, выявляются негласные правила, которыми руководствовались руководители предприятий при обращении к Генеральным (Первым) секретарям ЦК КПСС.

Ключевые слова: СССР, Н.Д. Кузнецов, Н.С. Хрущев, М.С. Горбачев, власть и общество в СССР.



Декларируемая Конституциями СССР принадлежность всей государственной власти «трудящимся города и деревни» [3, с. 285] (1936) или же просто «народу» [3, с. 315] (1977), в действительности сводилась к принятию практически всех решений верхушкой государственного аппарата. По мнению историка Р.Г. Пихои, власть в послевоенном СССР распределялась прежде всего между руководителями четырех ведомств: аппарата ЦК КПСС, Совета Министров СССР, КГБ СССР и Министерства обороны СССР [4, с. 6]. Для системы власти в советский период истории были характерны «высочайший уровень централизации и стремление управлять всем» [Там же]. В полной зависимости от политического руководства страны находились руководители промышленных предприятий. Они, прекрасно осознавая свое положение, для разрешения различных проблем, связанных с деятельностью предприятия, могли обращаться не к профильному министерству, а к руководству ЦК КПСС напрямую или через посредников в лице высших партийных чиновников. Именно так выстраивал отношения с органами власти известнейший советский конструктор Н.Д. Кузнецов.

Николай Дмитриевич Кузнецов с 1949 по 1994 г. руководил крупнейшим в СССР производством, которое за годы своего существования несколько раз меняло свое наименование: «опытный завод № 2», «завод № 276», «Куйбышевский моторный завод», «Куйбышевское научно-производственное объединение «Труд». Данное предприятие специализировалось на разработке, проектировании и производстве авиационных и ракетных двигателей [1, с. 15]. Ввиду значимости производства для военно-промышленного комплекса СССР Генеральный конструктор Н.Д. Кузнецов имел возможность прямого взаимодействия с высшим руководством страны. Такую возможность он использовал несколько раз.

Целью данной статьи выступает выявление методов и негласных правил обращения лиц, находящихся на руководящих должностях, к высшему руководству СССР.

* © Труханов Р.О., 2023

Труханов Роман Олегович (trukhanov.r@yandex.ru), магистрант исторического факультета, Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королёва

В качестве источников были использованы два письма, подготовленные Н.Д. Кузнецовым руководителям СССР в различные периоды – Н.С. Хрущеву и М.С. Горбачеву, – в которых описывались экономические проблемы производства. Однако нам важно не столько проанализировать потребности вверенного Н.Д. Кузнецову завода, сколько выявить, как данные письма были подготовлены, какие характерные черты их стиля можно выявить, какую лексику использовал автор, и другие вопросы.

Первое письмо датировано 24 декабря 1958 г. и было адресовано Первому секретарю ЦК КПСС Н.С. Хрущеву. Перед Н.Д. Кузнецовым стояла задача доказать руководству СССР надежность двигателя НК-4 (конструктором которого и являлся Н.Д. Кузнецов) и убедить в необходимости его использования на новейших на то время самолетах Ил-18. В случае успешного для Н.Д. Кузнецова разрешения проблемы завод смог бы получить государственный заказ, а, следовательно, дополнительное финансирование, которое могло бы предоставить возможность проведения научно-исследовательских работ, развития самого предприятия и пр. К тому же конкурентом НК-4 выступал двигатель АИ-20, который был сконструирован А.Г. Ивченко в опытном конструкторском бюро 478 (ОКБ-478) в Запорожье, и победа в данной «борьбе» подняла бы авторитет завода, руководимого Н.Д. Кузнецовым.

Для разрешения данной проблемы автор письма использовал ряд методов. Во-первых, использование сравнительно-сопоставительного анализа характеристик различных двигателей (американского, английского производства, а также НК-4 и АИ-20). Причем линии сравнения были подобраны понятные для читателя, не значимого с вопросами авиационного строительства. Стоит заметить, что автор обращал внимание на «соревнование советского самолета Ил-18 и указанных иностранных самолетов» [5, оп. 2-6, д. 203, л. 104]. Тем самым Н.Д. Кузнецов использовал специфичную политизированную лексику, которая должна была погрузить читателя в понятный для него контекст. Также особенностью лексики письма является отсутствие обращений к Н.С. Хрущеву по должности (Первый секретарь ЦК КПСС). Вместо этого использовался оборот «товарищ Хрущев Н.С.».

Во-вторых, для наглядности и облегчения восприятия достаточно сложного для понимания текста автор использовал сопоставительные таблицы. В целях акцентирования внимания читателя на отдельных частях некоторые предложения и абзацы были подчеркнуты сплошной линией.

В-третьих, особым образом было построено начало письма. В качестве эпиграфа была использована цитата самого Н.С. Хрущева. После нее, в скобках, автор дал ссылку: «Из заключения товарища Хрущева Н.С. на совещании работников промышленности 16 апреля 1955 г.» [5, оп. 2-6, д. 203, л. 102]. Данная часть письма была введена Н.Д. Кузнецовым специально в целях привлечения внимания и расположения Н.С. Хрущева, на что указывают несколько фактов. В свободном доступе (в сборниках документов и речей) данную выдержку найти было невозможно: стенограммы подобного рода совещаний если и публиковались, то малыми тиражами и не были доступны широкой аудитории. Это означает, что Н.Д. Кузнецов либо сам присутствовал на заседании 16 апреля 1955 г. и использовал свои собственные записи, либо кто-то передал ему стенограмму. Также не подтверждает случайности использования данной цитаты большой временной промежуток между датой совещания и датой подготовки письма – практически в четыре года.

В-четвертых, для подтверждения своих доводов Н.Д. Кузнецов давал отсылки к мнению других лиц и организаций по поводу двигателя НК-4. Так, автор писал, что «на основе летных испытаний, проведенных на самолете Ил-18 в ОКБ-240 (опытное конструкторское бюро), Г.В.Ф. (гражданский воздушный флот), на заводе №30 и ГК НИИ ВВС (Государственная комиссия научно-исследовательского института военно-

воздушных сил) Генеральный конструктор Ильюшин сообщил нам, что он твердо ориентируется на применение на самолете Ил-18 только двигателя НК-4» [5, оп. 2-6, д. 203, л. 105]. В данном случае, о надежности двигателя и его отличных характеристиках говорил не только автор проекта, но еще и Генеральный конструктор С.В. Ильюшин – создатель самолета Ил-18.

В-пятых, в конце письма были приведены предложения Н.Д. Кузнецова по организации производства двигателя НК-4 и началу его применения на самолетах Ил-18. Иными словами, был представлен план действий, который должен был реализовать потенциальный читатель.

Примечательно, что письмо не было направлено напрямую Н.С. Хрущеву. Оно являлось приложением к письму, адресованному Заместителю председателя Совета Министров СССР Ф.Р. Козлову, которого Н.Д. Кузнецов просил передать обращение лично Н.С. Хрущеву [5, оп. 2-6, д. 203, л. 101]. Данная ситуация может быть объяснена несколькими предположениями. С одной стороны, Н.С. Хрущев, помимо должности Первого секретаря ЦК КПСС, был Председателем Совета Министров СССР, т.е. передача обращения через заместителя обеспечивала большую вероятность того, что письмо оказалось бы у Н.С. Хрущева. С другой стороны, вероятно, существовали определенные негласные правила субординации, которые не позволяли напрямую обращаться к руководителю СССР.

Данное обращение оказало двойственное влияние. С одной стороны, Н.Д. Кузнецову не удалось убедить использовать на самолетах Ил-18 свой двигатель НК-4 – выбор был сделан в пользу АИ-20 [2]. С другой стороны, с мая 1959 г. завод стал заниматься конструированием и производством жидкостных ракетных двигателей (ЖРД), предназначенных для запуска ракетносителей в космос [7, с. 16]. Столь ответственное задание советское правительство могло доверить только проверенному и надежному руководителю и вверенному ему предприятию. Поэтому можно утверждать, что перепрофилирование завода на более сложное с технологической стороны производство ЖРД стало положительным исходом обращения Н.Д. Кузнецова.

Другое обращение было направлено Президенту СССР, Генеральному секретарю ЦК КПСС М.С. Горбачеву. Оно не было датировано, однако по содержанию можно определить, что обращение написано в октябре 1990 г. В нем описывались экономические проблемы предприятия. Н.Д. Кузнецов просил «рассмотреть и изыскать возможность выделения КНПО (Куйбышевское научно-производственное объединение) «Труд» бюджетного финансирования на 1991-1995 гг. ...» [6, оп. 2, д. 6, л. 1].

Основной текст письма представляет собой описание истории производства самолетных и ракетных двигателей. Автором были описаны основные достижения, показатели, передовые технологии, а также перспективные проекты предприятия. Меньшей по объему была часть текста, описывавшая проблемы производства: недостаточное государственное финансирование предприятия, нехватку квалифицированных кадров.

Как и в случае с письмом 1958 г., автор просил решить не только свою проблему, но и аналогичные проблемы всех предприятий СССР: «должны быть разработаны положения и сроки реализации более эффективного в условиях рыночной экономики финансирования научно-производственных предприятий и опытных организаций» [6, оп. 2, д. 6, л. 4].

В отличие от письма 1958 г., данное обращение начинается с указания должностей руководителя страны, причем сначала написано «Президенту Союза Советских Социалистических республик», а строчкой ниже «Генеральному секретарю ЦК КПСС товарищу Горбачеву М.С.». В данном случае употребление слова «товарищ» можно расценивать как норму официально-делового стиля письма, принятую в СССР. При-

мечательно, что данное обращение включает в свой состав достаточно много указаний на приверженность автора и коллектива завода «коммунистическому мировоззрению»: в тексте имеются словосочетания «от имени коммунистов», «прошедшая отчетно-выборная партийная конференция», а помимо подписи Генерального конструктора Н.Д. Кузнецова должна была присутствовать еще и подпись секретаря партийного комитета завода [6, оп. 2, д. 6, л. 4]. Таким образом автор письма хотел привлечь внимание к своему производству, показать приверженность коллектива завода М.С. Горбачеву и возглавляемой им партии.

К сожалению, никаких источников, подтверждающих реакцию правительства СССР на обращение Н.Д. Кузнецова, найти не удалось. Вероятно, ввиду достаточно сложного экономического положения, сложившегося в начале 1990-х гг. в СССР, М.С. Горбачев не был в состоянии решить проблемы производства. К тому же, чуть более года спустя после подготовки обращения, произошло прекращение существования Советского Союза, и перед молодой Россией вставали совсем иные трудности и проблемы, решение которых было первостепенным для руководства страны.

Таким образом, можно прийти к выводу, что Н.Д. Кузнецов предпринимал попытки оказать влияние на мнения и действия высшего руководства СССР. Соответственно, руководители крупных предприятий имели возможность обращения к руководству страны. Данный процесс регламентировался определенными негласными правилами, на основе которых авторами разрабатывалась логика повествования. С одной стороны, необходимо было сделать все возможное, чтобы потенциальный читатель понял суть проблемы, осознал ее важность не только для самого производства, но и для страны и общества в целом. После этого требовалось обозначить наилучший для производства сценарий решения описываемой проблемы, то есть описать пути дальнейших действий читателя. С другой стороны, автор осознавал вероятность наступления негативных последствий обращений. В их число могли входить игнорирование письма, объявление выговора автору, увольнение, лишение каких-либо преференций и т.п. Поэтому было необходимо выстроить текст так, чтобы свести к минимуму возможность применения к нему указанных выше действий со стороны власти. Такие же проблемы стояли перед Н.Д. Кузнецовым, который крайне осторожно и кропотливо подходил к процессу подготовки писем для руководителей СССР.

Библиографический список

1. Гриценко Е.А. Генеральный конструктор Н.Д. Кузнецов // Известия Самарского научного центра РАН. 1999. № 1. С. 15-22.
2. Классик «золотой» эры // Мир авиации. 1994. № 1. URL: http://www.xliby.ru/transport_i_aviacija/mir_aviacii_1994_01/p12.php (дата обращения: 26.09.2022).
3. Кукушкин Ю.С., Чистяков О.И. Очерк истории Советской Конституции. М.: Политиздат, 1987. 364 с.
4. Пихоя Р.Г. Советский Союз: история власти. 1945-1991. Новосибирск: Сибирский хронограф, 2000. 684 с.
5. Российский государственный архив в г. Самаре (РГА в г. Самаре). Ф. Р-187.
6. РГА в г. Самаре. Ф. Р-876.
7. Тресвятский С.Н., Федорченко Д.Г., Данильченко В.П. Космические двигатели СНТК имени Н. Д. Кузнецова // Вестник СГАУ. 2006. № 2-1. С. 16-22.