

корпуса: [Дан в Санкт Петербурге сентября 11 дня, 1766 года] / И. И. Бецкой. – Санкт-Петербург: [Сенатская тип.], 1766. – [4], 24 с.

9. Сухопутный шляхетский кадетский корпус: 29 июня 1731 года был принят указ о создании Сухопутного шляхетского кадетского корпуса. – URL: <http://www.ruscadet.ru/library/01-books/school-of-rusjff/p2-1-sshkk.htm> (дата обращения: 28.02.2025).

10. *Стародубцев, М. П.* Сухопутный шляхетский кадетский корпус как универсальное учебное заведение XVIII века / М. П. Стародубцев // Ученые записки университета имени П. Ф. Лесгафта. – 2016. – № 1. – С. 223–228.

11. *Сомов, В. А.* Никола-Габриель Леклерк – участник и пропагандист образовательных реформ Екатерины II / В. А. Сомов // Французский ежегодник. – 2011. – Т. 43. Франкоязычные гувернеры в Европе XVII – XIX вв. – Москва. – С. 200–217.

12. *Леклерк Н. Г.* Философические разсуждения о воспитании, кокову должны быть для произведения желаемых плодов, приписанныя его сиятельству, Государственной Адмиралтейств коллегии господину вице-президенту, над галерным флотом и портом главному командиру действительному камергеру и разных орденов кавалеру графу Ивану Григорьевичу Чернышеву / с французскаго перевел Семен Сулима. – Санкт-Петербург: Тип. Сухопут. кадет. корпуса, 1773. – 67, 1 с.

(Дата подачи: 28.02.2025 г.)

О. В. Лепеш

Белорусский национальный технический университет, Минск

O. V. Lepesh

Belarusian National Technical University, Minsk

УДК 621.431.73

СОЗДАТЕЛЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ «ЗУБРОВ»

Г. М. КОКИН: ИЗ ИСТОРИИ БЕЛОРУССКОГО

АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ

В ПЕРВОЕ ПОСЛЕВОЕННОЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ

THE CREATOR OF THE AUTOMOBILE «ZUBR»

G. M. KOKIN: FROM THE HISTORY

OF THE BELARUSIAN AUTOMOTIVE INDUSTRY

IN THE FIRST POST-WAR DECADE

В статье рассматривается история создания первых послевоенных автомобилей «Зубр» на Минском автомобильном заводе, внедрение которых связано с результатами работы главного конструктора завода Г. М. Кокина. Также затрагивается научная, пе-

дагогическая стороны жизни Г. М. Кокина, трудовая деятельность которого была связана не только с производством автомобилей, но и с наукой, преподаванием, административной работой в стенах Белорусского политехнического института.

Ключевые слова: Г. М. Кокин; автомобилестроение; «Зубр»; Минский автомобильный завод; Белорусский политехнический институт.

The article examines the history of the creation of the first post-war Zubr cars at the Minsk Automobile Plant, the introduction of which is associated with the results of the work of the plant's general designer G.M. Kokin. The article also touches upon the scientific and pedagogical aspects of the life of G.M. Kokin, whose career was connected not only with the production of cars, but also with science, teaching, and administrative work at the Belarusian Polytechnic Institute.

Keywords: G. M. Kokin; automotive industry; «Zubr»; Minsk Automobile Plant; Belarusian Polytechnic Institute.

Комплексное исследование о становлении и развитии научных знаний и высшего образования в Беларуси – это первостепенная задача современной исторической науки, решение которой сегодня выполняется, в том числе, посредством изучения истории высших учебных заведений силами тех историков, которые занимаются преподавательской деятельностью в стенах исследуемых институтов. Данная статья – не исключение. Здесь речь пойдет об основателе автомобилестроения в БССР, главном конструкторе Минского автомобильного завода (далее – МАЗ), одном из ректоров Белорусского политехнического института (далее – БПИ) – Георгии Михайловиче Кокине, человеке незаурядных способностей, настоящем ученом-практике, умелем администраторе и, судя по воспоминаниям современников, человеке высокой морали и нравственности. Все сведения о Г. М. Кокина, его достижениях, его личные воспоминания и заметки, фотодокументы были взяты из его личного фонда в Белорусском государственном архиве научно-технической документации (далее – БГАНТД).

Георгий Михайлович Кокин, родившийся 31 января 1907 г. в с. Курба Ярославской области, окончил в 1927 г. индустриальный техникум в Ярославле. Из свидетельства об окончании техникума следует, что он был «признан вполне достойным квалификации техника по теплотехнике», освоил значительное количество технических предметов (из 17 предметов, изученных выпускником, только 3 составляли гуманитарные предметы – родной язык, немецкий язык и обществоведение) [1, л. 1]. После окончания техникума в 1927–1928 гг. работал теплотехником по эксплуатации двигателей внутреннего сгорания на фабрике «Красный перекоп» в г. Ярославле, а в 1928 г. был принят на Ярославский автомобильный завод (далее – ЯАЗ), на котором началась его карьера от чертежника до главного конструктора (был назначен в 1942 г.). Уже в 1933 г. 25-летнему парню на заводе доверили самостоятельный проект: создание первого советского трехосного городского автобуса. В его реализации непосредственное участие принимал участие еще один талантливый изобретатель – В. В. Осепчугов, ставший главным

конструктором на ЯАЗ после откомандирования Г. М. Кокина в Минск в 1945 г. Всего было создано два подобных автобуса на 100 пассажиров, курсировавших в Ленинграде. Следующие проекты Кокина также были передовыми. Он создал первый советский самосвал (1935 г.), первый советский дизельный грузовик (1935 г.) и первый массовый троллейбус (1936 г.). За участие в создании ряда новых машин, в том числе и первого советского троллейбуса, в 1938 г. Г. М. Кокину было присвоено звание «Передовой конструктор советского машиностроения» [2, с. 2].

После начала Великой Отечественной войны Г. М. Кокин уже как главный конструктор ЯАЗ получил задание по организации массового производства стрелкового оружия – автоматов и минометов. Вся автомобильная промышленность СССР была призвана обеспечивать фронт оружием массового производства. В связи с эвакуацией ряда заводов на Восток и переводом их на производство вооружения выпуск автомобилей был резко сокращен. Однако на ЯАЗ была продолжена работа по разработке конструкций гусеничных артиллерийских тягачей. За их создание в 1944 г. Г. М. Кокин был награжден орденом Ленина. В 1944 г. ЯАЗ получил задание организовать разработку и выпуск тяжелых дизельных грузовиков. По воспоминаниям Георгия Михайловича старые работники ЯАЗ в течение шести месяцев не уходили с завода, спали возле станков и практически вручную, без штампов, на фрезерном станке изготовили все оперение и переднюю ось заветной машины. После заводских испытаний грузовик представили в Кремле, где он получил высокую оценку. Этот грузовик был снабжен двухтактным двигателем, сложность производства которого стала причиной того, что в Ярославле планировалось ставить на поток выпуск подобных двигателей, а в Минске – открыть автомобильный завод. Данное постановление было принято 25 июня 1945 г., как писал Г. М. Кокин, эту дату можно считать официальным решением по открытию Минского автомобильного завода (далее – МАЗ) [3, л. 6].

В СССР автомобильные заводы до войны были построены в Ярославле, Москве и Горьком. К 1940 г. в СССР был накоплен уже достаточный опыт по конструированию, производству и эксплуатации автомобилей, выросли кадры квалифицированных рабочих, конструкторов, технологов, эксплуатационников. Была создана передовая советская наука автомобилестроения. К этому времени сложились предпосылки для коренного пересмотра конструкции и техники производства отечественных автомобилей. Однако продолжению развернувшихся работ по созданию новых конструкций автомобилей и новых производственных процессов помешала война.

В сентябре 1945 г. Г. М. Кокин был вызван в Москву, где ему сообщили о переезде в Минск и определили место будущей работы – главного конструктора Минского автомобильного завода (далее – МАЗ). Сначала ему трудно было принять эту новость. Вспоминая это время, Георгий Михайло-

вич писал, что он осмелился возразить наркому промышленности, сказав, что не может покинуть родной завод в Ярославле, где он вырос в зрелого специалиста. Однако руководство убедило его в том, что в Ярославле есть слаженный опытный коллектив, способный справиться с поствоенными задачами в области автомобилестроения, а в Минске таких людей вовсе нет, там практически с нуля нужно внедрять данную отрасль, и задача Кокина – создать работоспособный коллектив конструкторов и экспериментальщиков, оказать помощь в организации завода. Так, 20 ноября 1945 г. Г. М. Кокин приехал в Минск, его судьба отныне будет связано с БССР. Из его мемуаров можно воссоздать «образ» поствоенной Беларуси: «Пасмурный, ветренный, осенний день. Тяжелые впечатления от разрушенных железнодорожных станций, от сожженных сел на дороге усугублялось видом разрушенного города» [4, л. 7].

Основная проблема, которую на месте нужно было срочно решать главному конструктору МАЗ, – это срочный поиск кадров на новый завод, а также их обучение и комплектование в рабочих, мастеров, работников технического склада и т. д. Было решено привлечь контингент из союзных республик, прежде всего из РСФСР, а также помощь в разрешении кадровой проблемы существенно оказал комсомол Беларуси: призвал из колхозов 6 тысяч комсомольцев для работы на строительстве и производстве завода с последующим обучением. Г. М. Кокин писал о трудностях в адаптации сельской молодежи к городской жизни. В частности, о постоянных нарушениях ими трудовой дисциплины: опоздании на работу и самовольном ее оставлении. К августу 1946 г. на заводе было зафиксировано более 500 протоколов о прогулах, что подлежало преследованию по закону. Однако разбрасываться кадрами руководство завода тогда не имело возможности, и, понимая всю сложность ситуации, оно выбрало профилактику в решении данной проблемы, что привело к положительным результатам [5, л. 10].

Первая продукция МАЗ – упрощенные трехтонные автоприцепы, в которых очень нуждалось народное хозяйство Беларуси. В 1946 г. был отстроен инженерный корпус МАЗ, что обозначало превращение завода в самостоятельную единицу автомобилестроения СССР, способную разрабатывать и внедрять в производство передовые машины, а не быть лишь вспомогательным элементом ЯАЗ. К слову, создание самостоятельного конструкторского бюро – это реализованный проект Г. М. Кокина, первоначально не нашедший поддержки у курирующих властей.

После запуска автозавода в Минске произошло разделение сфер производства между ЯАЗ и МАЗ. Ярославский завод сконцентрировался на выпуске бортовых автомобилей общетранспортного назначения ЯАЗ-200 и двигателей с коробкой передач. Минский завод – на выпуске автомобилей-самосвалов МАЗ-205, а также передних и задних мостов, рулевых управлений, карданных валов, рам и др. Между заводами возникла взаим-

ная кооперация в поставке агрегатов, литья, крупных штамповок и т. д. Общую сборку машин заводы производили самостоятельно. В части ведения конструкции и документации каждый завод был самостоятельным по тем машинам и агрегатам, которые производил. Первый автомобиль-самосвал МАЗ-205 был выпущен к 7 ноября 1947 г., он возглавил автоколонну на параде. В 1948 г. МАЗ выпустил отладочную партию таких автосамосвалов. Они приобрели огромную популярность, прочно вошли в комплекс необходимых машин, используемых в строительных и горных работах. Уже в 1949 г. МАЗ принял первый государственный план выпуска автомобилей-самосвалов МАЗ-205 [6, л. 14], которые активно впоследствии эксплуатировались при строительстве, например, Минского метрополитена, плотины Рыбинского водохранилища. За большой вклад в дело восстановления промышленности Беларуси Г. М. Кокин получил орден Трудового Красного Знамени. А в 1952 г. за создание и организацию поставок МАЗ строителям Волго-Донского канала машин для землеройных работ Г. М. Кокин был награжден вторым орденом Трудового Красного Знамени. Удалось скорректировать и кадровую проблему: коллектив завода пополнился молодыми выпускниками БПИ, а впоследствии – выпускниками автомеханического техникума, созданного при МАЗе.

Ярославских грузовиков ЯАЗ-200 выпустили немного – 1 745 единиц. Также 121 самосвал ЯАЗ-205 и 54 седельных тягача ЯАЗ-200В. На этом производство дизельных двухосных машин в Ярославле свернули, завод переориентировали на выпуск трехосных автомобилей большей грузоподъемностью и двигателей. Производство двухосных дизельных тягеловозов под маркой МАЗ передали в Минск. Внешне ярославскую и минскую машины легко было отличить по облицовке радиатора (у ЯАЗа она была с горизонтальными брусками, у МАЗ – с вертикальными) и эмблеме. Эмблемой ярославских автомобилей стал медведь на капоте. Эмблему для МАЗ-200 Г. М. Кокин придумал после просмотра фильма «Беловежская пуща». Ею стал зубр – главный житель пущи. По его мнению, именно зубр мог подчеркнуть мощь и динамику минского автомобиля и завода в целом. Выполнить фигуру зубра автоконструкторам помог Белорусский дом народного творчества, пригласив для этого краснодеревщика – мастера ремесленного училища из Бреста. В целях экономии средств было решено стилизованную фигуру зубра ставить на радиатор только на выставочных и подарочных экспонатах, на автомобилях массового выпуска – на боковинах капота барельеф зубра.

В столице Беларуси грузовик МАЗ-200 стоял на конвейере до 1965 г. и стал прототипом многочисленных модификаций, среди которых армейский полноприводный грузовик МАЗ-502, лесовоз МАЗ-501, седельный тягач МАЗ-200В и различные спецавтомобили – от пожарных автокранов до бензоаправщиков, молоковозов и поливомоечных машин. Многие из них

сохранились до наших дней, некоторые до сих пор находятся в рабочем состоянии. В 1949 г. за создание этого семейства Георгий Михайлович Кокин был удостоен звания лауреата Государственной премии СССР [7].

В послевоенное время Г. М. Кокин, несмотря на награды, премии, всеобщее признание, продолжил учиться. В 1952 г. он заочно закончил Московский автомеханический институт по специальности автомобили [8, л. 1]. А с 1954 г. началась педагогическая деятельность Г. М. Кокина в БПИ, где он был избран профессором кафедры автомобилей «с целью усиления научных кадров». В 1956 г. ВАК СССР Г. М. Кокину присвоил звание профессора [9, л. 1].

В БПИ Г. М. Кокин быстро рос по служебной лестнице, что было понятно: не многие в институте могли похвастаться внедрением в жизнь 25 типов автомобилей и тяжелых прицепов. Думаю, что богатый опыт руководителя, организаторские способности, умение находить с подчиненными общий язык стали залогом быстрого продвижения в политехническом институте. Так, в 1959–1960 гг. Г. М. Кокин исполнял обязанности, а в 1965–1973 гг. являлся деканом автотракторного факультета БПИ. В 1959–1962 гг. был ректором института. В 1962 г. Г. М. Кокин организовал в БПИ на автотракторном факультете кафедру «Двигатели внутреннего сгорания», став ее первым заведующим до 1977 г. Учреждение такой кафедры в стенах высшего технического вуза он считал самой большой своей победой. Столкнувшись в момент открытия МАЗ с дефицитом кадров, Г. М. Кокин понимал, что подготовка высококвалифицированных специалистов – это залог будущей успешной работы автомобильной промышленности в Беларуси.

В преподавательской деятельности Г. М. Кокин отдавал предпочтение практике, нежели теории. Пройдя непростой, но интересный, изобретательский путь он, по сути, первоначально до всего доходил практическими методами, теоретическая подготовка стала немаловажной, но все же дополнительной частью его образования. Его учебно-методические работы по организации и проведению производственных практик на автотракторном факультете, изданные в период его деканства и заведования кафедрой, указывают на важность данного сегмента в процессе обучения. Так, в разработанной им программе и методических указаниях по первой технологической практике для студентов специальности «Двигатели внутреннего сгорания» в 1976 г. говорилось, что практика должна была проводиться в конце второго семестра и была рассчитана на четыре недели, из которых первая неделя посвящалась изучению структуры завода, его основных показателей, а остальные три студент работал как рабочий или дублер-ученик на главном конвейере сборки или в испытательном цеху [10, л. 2]. На рабочем месте студент должен был работать полный рабочий день, на него распространялся порядок и все правила, относившиеся к рабочим данного участка. Важно, что в отчете по практике необходимо было особое место уделить анализу

качества изготавливаемой заводом продукции, уровню работы завода и конкретного участка, а также внести, по возможности, рационализаторское предложение о повышении производительности и выполняемых операциях [11, л. 4]. Скрупулезно составленная программа производит впечатление ответственного подхода высшего учебного заведения к организации практики и отсутствия формального подхода в ее реализации на местах.

В период работы Г. М. Кокина на автотракторном факультете наблюдалось тесное сотрудничество с подобными институтами в государствах, входивших в группу дружеских стран. В 1970 г. Г. М. Кокин с группой сотрудников БПИ посетил Словацкий политехнический институт и даже был временно введен в состав ученого совета для участия в процессе защиты кандидатской диссертации [12, л. 3]. Ознакомившись с результатами функционирования Словацкого политехнического института, делегация из БПИ была поражена тем, что только 30 % из числа поступавших его заканчивали. Причины этого коллеги из белорусского политехнического института усмотрели в отсутствии конкурса на инженерные специальности и в низком образовательном уровне контингента, а также в отсутствии строгого контроля за посещением занятий со стороны руководства словацкого вуза [13, л. 7]. Значительную часть времени Г. М. Кокин уделил обмену опытом в области ведения научных исследований на кафедре «Двигатели внутреннего сгорания» Словацкого политехнического института [14, л. 13]. Данная кафедра Словацкого политеха анализировала работу всасывающего тракта бензинового двигателя, а в БПИ на такой же кафедре под руководством Г. М. Кокина изучали работу всасывающего тракта дизельного двигателя. Поэтому было важно обменяться промежуточными результатами и сделать соответствующие выводы.

В БПИ неоднократно устраивали вечера в честь Г. М. Кокина по случаю его юбилейных дат, очень ценили его вклад в развитие института. За работы по повышению уровня подготовки молодых специалистов и научных исследований Г. М. Кокин был награжден третьим орденом Трудового Красного Знамени, золотой медалью ВДНХ СССР, имел Почетные грамоты Верховного Совета БССР (в 1957 и в 1977 гг.), почетное звание «Заслуженный работник Высшей школы Белорусской ССР».

Таким образом, Г. М. Кокин, родившийся на Ярославской земле, стал одним из основоположников автомобилестроения в БССР, занимая должность главного конструктора МАЗ с момента его основания. Под руководством Кокина на МАЗе выросли выдающиеся советские автоконструкторы – М. С. Высоцкий, З. Л. Сироткин, Н. А. Сидоров, В. Н. Барун. Значительная часть жизни Г. М. Кокина была также посвящена преподавательской, административной работе БПИ, где он являлся основателем кафедры двигателей внутреннего сгорания, деканом автотракторного факультета БПИ, ректором БПИ.

Список использованных источников

1. БГАНТД. – Ф. 180. Оп. 1. Д. 20.
2. *Высоцкий, М.* Первый конструктор / М. Высоцкий // Автозаводец. – 31 янв. 1987 г.
3. БГАНТД. – Ф. 180. Оп. 1. Д. 15.
4. Там же.
5. Там же.
6. Там же.
7. БГАНТД. – Ф. 180. Оп. 1. Д. 40.
8. БГАНТД. – Ф. 180. Оп. 1. Д. 24.
9. БГАНТД. – Ф. 180. Оп. 1. Д. 25.
10. БГАНТД. – Ф. 180. Оп. 1. Д. 8.
11. Там же.
12. БГАНТД. – Ф. 180. Оп. 1. Д. 30.
13. Там же.
14. Там же.

(Дата подачи: 24.02.2025 г.)

Т. В. Лисовская

Белорусский государственный университет, Минск

T. Lisouskaya

Belarusian State University, Minsk

УДК 72.1

ПРОТЕСТАНТИЗМ И МИССИОНЕРСТВО СРЕДИ ЕВРЕЕВ: ТРАДИЦИИ И СОВРЕМЕННОСТЬ

PROTESTANTISM AND MISSIONARY AMONG THE JEWS: TRADITION AND MODERNITY

В статье анализируется участие протестантских конфессий в Беларуси в распространении христианства среди еврейского населения со второй половины XIX в. и до сегодняшнего дня. Отмечено, что в конце XIX – в первой половине XX в. основную миссионерскую работу осуществляли традиционные протестантские конфессии, а также позднепротестантские организации. Проанализированы сущность и методы организации миссионерской работы среди евреев и выявлены особенности: в конце XIX – первой половине XX в. – культурно-религиозная ассимиляция обращенных иудеев в протестантские общины, с 1991 г. наблюдается тенденция к сохранению национальной и культурной идентичности обращенных иудеев.

Ключевые слова: миссионерство; мессианский иудаизм; протестантизм; поздний протестантизм; Беларусь.

The article analyzes the participation of Protestant denominations in Belarus in the spread of Christianity among the Jewish population from the second half of the 19th century to the pre-