

*Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2022. № 3 (72). С. 44–47.  
THE CASPIAN REGION: Politics, Economics, Culture. 2022. Vol. 3 (72). P. 44–47.*

Научная статья  
УДК 7.07:929Г  
doi: 10.54398/1818510X\_2022\_3\_44

**СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВИЧ ГОЛУШКЕВИЧ И ЕГО ПРОЕКТ «ДОРОГА ЖИЗНИ»**

**Прищепа Александр Сергеевич<sup>1,2</sup>**

<sup>1</sup>Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, Санкт-Петербург, Россия

<sup>2</sup>Институт истории обороны и блокады Ленинграда, Санкт-Петербург, Россия  
a.prischepa@list.ru, <https://orcid.org/0000-0001-7063-8067>

**Аннотация.** В настоящее время одной из главных проблем обороны и блокады Ленинграда в период Великой Отечественной войны является исследование проблемы функционирования важнейшей для жителей блокадного города артерии – «Военно-автомобильной дороги № 101», или «Дороги жизни». Актуальность настоящего исследования обусловила исследовательский интерес как к возникновению вышеуказанного проекта, так и к личности С. С. Голушкевича как главного теоретика ледяной переправы. Целью публикации явился анализ роли ведущих ученых страны в создание Дороги жизни и личный вклад в её разработку главного проектировщика Сергея Сергеевича Голушкевича. В статье автор, используя архивные документы, воспоминания и библиографические материалы, показал вклад советского военного инженера, доктора технических наук Голушкевича в создание ледовой трассы. Материалы региональных архивов позволили проанализировать содержательную часть проекта «Дороги жизни». В работе с источниками и литературой автор прежде всего опирался на автобиографический, историко-генетический и сравнительный методы, метод историзма и системно-функционального анализа и синтеза, которые позволили выполнить историографический анализ проблемы исследования. Автор приходит к выводу о том, что академическое и промышленное сотрудничество, сформированное ещё в мирное время, способствовало появлению ледовой трассы, соединившей Ленинград с остальной территорией страны. «Дорога жизни» явилась не только уникальным проектом, но и стала в целом важным событием для жителей блокадного города, через транспортную магистраль ленинградцы получали провизию, лекарства и сырьё для поддержания жизни в Ленинграде.

**Ключевые слова:** Великая Отечественная война, блокада, Ленинград, Дорога жизни, СССР, инженер, Ленинградский политехнический институт, С. С. Голушкевич, продовольствие, транспорт, Ладожское озеро

**Для цитирования:** Прищепа А. С. Сергей Сергеевич Голушкевич и его проект «Дорога жизни» // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2022. № 3 (72). С. 44–47. [https://doi.org/10.54398/1818510X\\_2022\\_3\\_44](https://doi.org/10.54398/1818510X_2022_3_44).



Это произведение публикуется по лицензии Creative Commons «Attribution» («Атрибуция») 4.0 Всемирная.

**SERGEY SERGEEVICH GOLUSHKEVICH AND HIS PROJECT «THE ROAD OF LIFE»**

**Aleksandr S. Prischepa<sup>1,2</sup>**

<sup>1</sup>Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University, St. Petersburg, Russia

<sup>2</sup>Institute of the History of the Defense and Blockade of Leningrad, St. Petersburg, Russia  
a.prischepa@list.ru, <https://orcid.org/0000-0001-7063-8067>

**Abstract.** Currently, one of the main problems of the defense and blockade of Leningrad during the Great Patriotic War is the study of the problem of functioning of the artery most important for the residents of the besieged city – «Military Highway No. 101», or «Road of Life». The relevance of this study has led to research interest both in the emergence of the above-mentioned project and in the personality of S. S. Golushkevich as the main theorist of the ice crossing. The purpose of the publication was to analyze the role of the country's leading scientists in the creation of the Road of Life and the personal contribution of the chief designer Sergey Sergeevich Golushkevich to its development. In the article, the author, using archival documents, memoirs and bibliographic materials, showed the contribution of the Soviet military engineer, Doctor of Technical Sciences Golushkevich to the creation of an ice track. The materials of the regional archives made it possible to analyze the content of the project «Roads of Life». In his work with sources and literature, the author primarily relied on autobiographical, historical-genetic and comparative methods, the method of historicism and system-functional analysis and synthesis, which made it possible to perform a historiographical analysis of the research problem. The author comes to the conclusion that academic and industrial cooperation, formed back in peacetime, contributed to the emergence of an ice route connecting Leningrad with the rest of the country. The "Road of Life" was not only a unique project, but also became an important event for the residents of the besieged city in general, through the transport highway Leningraders received provisions, medicines and raw materials to support life in Leningrad.

**Keywords:** Great Patriotic War, blockade, Leningrad, the Road of Life, USSR, engineer, Leningrad Polytechnic Institute, S. S. Golushkevich, food, transport, Lake Ladoga

**For citation:** Prischepa A. S. Sergey Sergeevich Golushkevich and his project "The Road of Life". *Kaspiyskiy region: politika, ekonomika, kultura* [The Caspian Region: Politics, Economics, Culture]. 2022, no. 3 (72), pp. 44–47. [https://doi.org/10.54398/1818510X\\_2022\\_3\\_44](https://doi.org/10.54398/1818510X_2022_3_44).



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

**Введение**

Согласно плану «Барбаросса», Ленинград являлся важнейшим стратегическим объектом ударов вермахта и подлежал уничтожению. 8 сентября 1941 г. немецко-фашистские войска блокировали Ленинград. Единственной транспортной артерией, связывавшей город со всей страной, была Дорога жизни (её официальное название – «Военно-автомобильная дорога № 101»). Актуальность исследования проблемы создания и функционирования Дороги жизни в условиях блокады Ленинграда обусловлена тем, что данная транспортная магистраль сыграла огромную роль в поставках в город продовольствия и снабжении им горожан, в вывозе населения, в первую очередь, детей, раненых и больных ленинградцев, а также оборудования, материалов и иных ценностей. Так, в «Ленинградской правде» отмечалось, что «каждые два рейса обеспечивают десять тысяч ленинградских жителей» [4].

Актуальность обозначенной выше проблемы определила исследовательский интерес к роли транспортных коммуникаций в годы Великой Отечественной войны в общем [11], и Дороги жизни, в частности, а также к личности её создателя, Сергея Сергеевича Голушкевича. В исторических трудах рассмотрены вопросы, связанные с блокадной повседневностью [6, с. 76–83], с продовольственным снабжением Ленинграда [2, с. 44–67], с развитием промышленных предприятий блокадного города [5, с. 106–111] и личностью автора С. С. Голушкевича. При этом необходимо отметить, что проблема разработки и создания важнейшей для города артерии как уникального научного проекта оказалась практически не рассмотренной в исторической литературе. Данное обстоятельство обусловило научную новизну настоящего исследования. Целью статьи явился анализ вклада ведущих учёных страны в создание проекта Дороги жизни на примере С. С. Голушкевича.

#### *Основная часть*

Сергей Сергеевич Голушкевич родился 13 июля 1903 г. в г. Могилеве. Отец его, Сергей Александрович, дворянин, священник, являлся наблюдателем церковных школ Мстиславского уезда Могилевской епархии [9, с. 331]. В 1920 г. Сергей окончил местную среднюю школу и поступил в Петроградский Политехнический институт, на инженерно-строительный факультет.

Во время обучения в связи с тяжёлым материальным положением, осенью 1922 г. ему удалось устроиться преподавателем в школу ФЗУ, заводской техникум при заводе «Красный путиловец» [7, л. 9]. Благодаря предприятию Сергей получил и постоянный заработок, и жильё, но от учёбы в институте Голушкевичу отказаться на время. Данный шаг он описывал следующим образом: «Жалованье было такое, что его не хватало бы и на трамвай, если бы я поддерживал связь с институтом. Но в институт я не мог ездить ещё по двум причинам: наступила зима, а у меня не было зимней одежды; кроме того, в лёгких начался туберкулёзный процесс...». Помимо преподавательской деятельности он занимался вопросами, связанными с поиском оптимальных режимов резания металлов и рациональных форм применения режущего инструмента.

Осенью 1923 г. он решил продолжить обучение, но узнал, что уже отчислен. Тот факт, что его академическая успеваемость была выше средней, никто не оспаривал... Но – сын священника! Только спустя два с лишним года Голушкевичу удалось восстановиться в институте при поддержке профессора Б. Г. Галеркина [9]. Будущий академик и лауреат Сталинской премии рассмотрит в молодом человеке выдающиеся задатки и будет оставаться для него авторитетом и наставником всю жизнь. Благодаря ему Сергей Сергеевич формируется как научно-педагогический специалист.

Согласно автобиографии, в 1925 г., будучи студентом, Голушкевич опубликовал свою первую публикацию «О линиях влияния изгибающего момента в неразрезных балках» в журнале «Известия ЛПИ» (однако в архивной справке статья датируется 1930 г. – *Прим. А. П.*) [12, л. 28].

При этом производственную деятельность С. С. Голушкевич начал ещё на заводе «Красный путиловец», а уже в 1927 г. после работы в ФЗУ перешёл на работу в трест Стройком, который впоследствии был переименован в Ленгражданстрой. Основной задачей треста являлось проектирование и строительство общественных, коммунальных и гражданских сооружений в городе. Сергей Сергеевич прошёл трудовой путь от чертёжника-конструктора до заведующего конструкторским отделом, а затем и вовсе возглавил конструкторское бюро, после завершения окончания обучения в 1928 г. [7, л. 9].

С 1930 г. Сергей Сергеевич преподавал строительную механику в Ленинградском институте инженеров промышленного строительства и с 1932–1934 гг. совмещал трудовую деятельность в Доме лёгкой промышленности. Обладая значительным практическим опытом, в 1936 г. Голушкевич был назначен главным конструктором Ленинградского Дома Советов, и вплоть до Великой Отечественной войны считался постоянным консультантом Ленинградского Отделения треста глубинных работ и Строительного треста НКВД [7, л. 9].

Стоит отметить, что до войны под его руководством были реализованы следующие проекты: здание гостиницы «Интурист» (Ленинград), проектирование промышленных помещений для Южной водопроводной станции, Вагоноремонтного завода, Ленинградского труболитейного завода бетонных изделий, участие в разработке и проектировании промышленной инфраструктуры Лентрамвая.

Педагогической деятельностью Сергей Сергеевич начал заниматься с 1929 г. благодаря Б. Г. Галеркину, который пригласил его в Ленинградский Политехнический институт на кафедру Строительной механики. Начиная с 1930 г. Голушкевич – ассистент кафедр строительной механики в Ленинградских гидротехническом и строительном институтах [12, л. 3–4]. В 1935 г. постановлением ВКТО при СНК СССР без защиты диссертации ему была присвоена учёная степень кандидата технических наук и научное звание доцента. Начиная с 1939 г., он работал старшим преподавателем Высшего инженерно-технического Училища Военно-морского флота. Позднее молодому ученику академика Галеркина Голушкевичу предложили возглавить кафедру строительной механики с присвоением звания полковника [10, с. 230].

Согласно автобиографии, когда началась Великая Отечественная война, Голушкевич был экспертом комиссии по расследованию и устранению повреждений, вызванных воздушными налётами, а впоследствии работал на строительном оборонительных рубежах вокруг города [7, л. 11]. 15 января 1942 г. было утверждено руководство для инженерных войск «Ледяные переправы», которое разрешало производить транспортировку по естественному льду танков весом 60 т при толщине льда не менее 65 см., а танки весом 45 т – 45–50 см. ледяного покрова [12, л. 3]. Голушкевич в январе 1942 г. приказом Военного Совета Ленфронта был назначен помощником начальника операции по ледяной переправе танков через Ладожское озеро. Но в марте 1942 г. он вернулся на преподавательскую работу в ВИТУ ВМФ.

В создании проекта Дороги жизни, спасшей огромное число ленинградцев, принимали участие учёные ленинградского политехнического института: С. С. Голушкевич, П. П. Кобеко, Н. М. Рейман и А. Р. Шильман. Результаты их исследований были положены в основу прокладки трассы «Дороги жизни» и линий электропередач по дну Ладоги [1, с. 183].

Учёные-политехники в короткое время изучили поведение и погодные условия над акваторией Ладоги. Благодаря проведённым натурным исследованиям детально были рассмотрены колебательные движения льда и волновые процессы в озере, которые оказывали непосредственное влияние на движение транспорта по ледовой трассе [13].

В своих расчётах Голушкевич использовал данные представленные в работе за 1929 г. С. А. Бернштейном: «Ледяная железнодорожная переправа» [3, с. 45]. На тот момент опубликованные результаты и выводы Бернштейна

являлись единственным источником по произведенным расчетам и исследованию прочности ледяного покрова, предназначенного для транспортировки грузов.

Для определения транспортной способности дорожного покрытия, Голушкевич опирался на состояние льда, как минимальной единицы, на которую будет воздействовать нагрузка. Благодаря последовательности в решении задач Сергей Сергеевич определил необходимые, оптимальные показатели ледяного покрова по транспортировке грузов на потенциальном ледовом покрове [12, л. 4].

Сергей Сергеевич реализовал уникальный и смелый замысел переправы по льду озера. Как оказалось, в дальнейшем первой и весьма удачной операцией за всю мировую историю военных кампаний.

Расчёты легли в основу докторской диссертации С. С. Голушкевича «Ледяные переправы» (1945 г.). Из представления к Ордену Отечественной войны II степени: «... Вывел новые формы грузоподъёмности переправ, по которым начиная с 1943 г. ведётся расчёт дорог по льду... Лично участвовал с 1942 г. в проведении опытных работ на ледяных переправах в зоне военных действий самоотверженно и образцово выполняя задания командования».

По воспоминаниям Савинова Олега Александровича, который являлся одним из основоположников советской школы динамики и сейсмостойкости сооружений: «Голушкевич защищал свою докторскую диссертацию дважды» [8]. Первый раз это было во время войны, защита проходила в ЛИИЖТе в июле 1943 г. Диссертация «Ледяные переправы» (с ориентацией на перемещение танков. – Прим. А. П.) включала в себя основы теории ледяных переправ. На защите первый член учёного совета, выступивший в открытой дискуссии, критикуя работу, был недостаточно тактичен в выражениях. Сергей Сергеевич тихо сложил в портфель документы и незаметно ушёл домой. Это заметили лишь к концу дискуссии (которая, в общем, проходила вполне благожелательно) и вызвало немалый переполох в совете. Согласно протоколу от 21.07.1943 на защите роздали 25 бюллетеней. Согласно данным голосования видно, что 7 человек проголосовали «за»; 12 – против; 6 – воздержалось. Председателем выступал А. Е. Алексеев, а официальными оппонентами были член-корреспондент АН СССР доктор технических наук Н. М. Беляев, доктор технических наук Н. Н. Хомутников и профессор В. П. Петров [12, л. 40].

Долгое время ошибочно считалось, что расчёты для этого беспрецедентного марш-броска проводил гениальный математик, будущий лауреат Нобелевской премии Леонид Витальевич Канторович. Но сам Канторович везде, где только мог, отмечал авторство Голушкевича и уникальность его метода. В конечном итоге разработанные им материалы легли в основу докторской диссертации, которую он блестяще защитил в 1945-м г. Её логичным продолжением стала книга «О некоторых задачах теории изгиба ледяного покрова» 1947 г., которую до сих пор изучают и ссылаются современные специалисты.

Защита докторской проходила в Ленинграде, вскоре после окончания войны в июле 1945 г. Все три официальных оппонента – члены-корреспонденты АН СССР А. И. Лурье, П. Ф. Папкович и Л. В. Канторович, а также остальные участники, вступившие в дискуссию, дали блестящие отзывы, голосование «за» было единодушным.

После окончания Великой Отечественной войны, с 1945 по 1955 г. Сергей Сергеевич Голушкевич по совместительству возглавлял Кафедру Строительной механики и Теории упругости в политехническом институте. Разработанные Голушкевичем, теоретические проекты оставили глубокий след в его педагогической деятельности, ведь в его работах гармонично сочетались инженерная и научная мысль.

Из воспоминаний д. т. н. Олега Александровича Савинова, 1988 г.: «Как человека его отличала доступность, доброжелательность, неизменное чувство юмора - и все это в сочетании с полным сознанием своей силы...»

... Убеждён, что, если бы не ранняя смерть Сергея Сергеевича, его имя сегодня могло бы быть среди первых имён самых выдающихся учёных механиков мира».

Скончался Сергей Сергеевич 2 июня 1956 г. от онкологической болезни после ядерных испытаний, проведённых на Новой Земле [9, с. 461]. Похоронен на Большеохтинском кладбище в Ленинграде.

#### **Выводы**

В заключении стоит отметить, что Дорога жизни для жителей блокадного города являлась единственной транспортной артерией, которая связывала Ленинград со всей страной. Благодаря научному и техническому союзу, налаженному ещё в мирное время, жители города получали провизию, медикаменты, сырьё и материалы для поддержания жизни в городе. Ледовые расчёты, выполненные Сергеем Сергеевичем Голушкевичем, были настолько важными и необходимыми для жителей блокадного города, что они спасли не только тысячи жизней, но и продемонстрировали непоколебимый дух участников событий прошлого.

#### **Список литературы**

1. Васильев, Ю. С. Избранные сочинения. Фрагменты истории Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого : сб. ст. / Ю. С. Васильев. – Санкт-Петербург : Политехн. ун-т, 2018. – 295 с.
2. Гаврилова, О. А. Изготовление продовольственных карточек в блокадном Ленинграде. 1941–1943 гг. / О. А. Гаврилова, М. В. Ходяков // Новейшая история России. – 2016. – № 2 (16). – С. 44–67. doi: 10.21638/11701/spbu24.2016.203.
3. Голушкевич, С. С. О некоторых задачах теории изгиба ледяного покрова / С. С. Голушкевич. – Ленинград : Воениздат, 1947. – 231 с.
4. Грудинин, В. Ледяная дорога / В. Грудинин // Ленинградская правда. – 1942. – 14 мая. – № 113 (8219).
5. Красноженова, Е. Е. Формы и методы повышения производительности труда на оборонных предприятиях блокадного Ленинграда / Е. Е. Красноженова, С. В. Кулик // Современная научная мысль. – 2021. – № 4. – С. 106–111.
6. Красноженова, Е. Е. Повседневная жизнь ленинградского студенчества в период оккупации и блокады: 1941–1944 гг. (на материалах Ленинградского политехнического института им. М. И. Калинина) / Е. Е. Красноженова, С. В. Кулик, С. В. Куликов // Вопросы истории. – 2020. – № 8. – С. 76–83.
7. Музей СПбПУ. – Личное дело С.С. Голушкевича. – Д. 142.
8. Олег Савинов. Воспоминания. – 1988. – URL: <http://tvosibgt.ru/others/savinov-0a-iz-chisla-sotrudnikov-lisa-ya-luchshe-ostalnyh-zapomnil-ss-golushkevicha.html>.
9. Смелов, В. А. История инженерно-строительного отделения – факультета Политехнического института. 1907–1930 гг. / В. А. Смелов. – Санкт-Петербург : Политехн. ун-т, 2013. – 516 с.
10. Смелов, В. А. Политехнический институт. Тридцатые годы / В. А. Смелов. – Санкт-Петербург : Политехн. ун-т, 2008. – 356 с.
11. Убушаев, В. Б. Строительство новых железнодорожных коммуникаций в период Великой Отечественной войны (на примере строительства железной дороги Кизляр–Астрахань в 1941–1942 гг.) / В. Б. Убушаев, С. В. Виноградов, Е. А. Иванова // Вопросы истории. – 2019. – № 12–3. – С. 124–130. doi: 10.31166/VoprosyIstorii201912Statyi64.

12. Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). – Ф. Р. 2881. – Оп. 15. – Д. 508.
13. Vinogradov, S. V. Developing freight transportation in Arctic seas in 1900s–1920s / S. V. Vinogradov, E. E. Krasnozhenova, Yu. G. Eshchenko, S. V. Kulik, S. V. Kulinok // *Voprosy istorii*. – 2021. – № 11–3. – P. 178–187. doi: 10.31166/VoprosyIstorii202111Statyi73.

**References**

1. Vasilev, Yu. S. *Izbrannye sochineniya. Fragmentsy istorii Sankt-Peterburgskogo politekhnicheskogo universiteta Petra Velikogo: sbornik statej* [Selected essays. Fragments of the history of Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University: collection of articles]. Sankt Peterburg: Politechnical University; 2018. 295 p.
2. Gavrilova, O. A. Izgotovlenie prodovolstvennykh kartochek v blokadnom Leningrade. 1941–1943 gg. [Production of food cards in besieged Leningrad. 1941–1943 years]. *Novejshaya istoriya Rossii* [Modern History of Russia]. 2016, no. 2 (16), pp. 44–67. doi: 10.21638/11701/spbu24.2016.203.
3. Golushkevich, S. S. *O nekotorykh zadachah teorii izgiba ledyanogo pokrova* [On some problems of the theory of ice sheet bending]. Leningrad: Voenizdat; 1947, 231 p.
4. Grudin, V. Ledyanaya doroga [Ice road]. *Leningradskaya pravda*. 1942, May 14, no. 113.
5. Krasnozhenova, E. E., Kulik, S. V. Formy i metody povysheniya proizvoditel'nosti truda na obronnykh predpriyatiyah blokadnogo Leningrada [Forms and methods of increasing labor productivity at defense enterprises of besieged Leningrad]. *Sovremennaya nauchnaya mysl* [Modern Scientific Thought]. 2021, no. 4, pp. 106–111.
6. Krasnozhenova, E. E., Kulik, S. V., Kulinok, S. V. Povsednevnyaya zhizn leningradskogo studentchestva v period okkupacii i blokady: 1941–1944 gg. (na materialah Leningradskogo politekhnicheskogo instituta im. M. I. Kalinina) [Everyday life of Leningrad students during the occupation and blockade: 1941–1944. (based on the materials of the Leningrad Polytechnic Institute named after M. I. Kalinin)]. *Voprosy istorii* [Questions of history]. 2020, no. 8, pp. 76–83.
7. *Muzej SPbPU. Lichnoe delo S.S. Golushkevicha* [Personal file of S.S. Golushkevich], case 142.
8. *Oleg Savinov. Vospominaniya* [Memories]. 1988. URL: <http://tvosibgtv.ru/others/savinov-oa-iz-chisla-sotrudnikov-lisa-yaluchshe-ostalnyh-zapomnil-ss-golushkevicha.html>.
9. Smelov, V. A. *Istoriya inzhenerno-stroitel'nogo otdeleniya – fakulteta Politekhnicheskogo instituta 1907–1930 gg.* [History of the Engineering and Construction Department – Faculty of the Polytechnic Institute. 1907–1930 years]. St. Petersburg: Politechnical University; 2013, 516 p.
10. Smelov, V. A. *Politekhnicheskij institut. Tridcatye gody* [Polytechnic Institute. The thirties]. St. Petersburg: Politechnical University; 2008, 356 p.
11. Ubushaev, V. B., Vinogradov, S. V., Ivanova, E. A. Stroitelstvo novykh zheleznodorozhnykh kommunikacij v period Velikoj Otechestvennoj vojny (na primere stroitel'stva zheleznoj dorogi Kizlyar-Astrahan' v 1941–1942 gg.) [Construction of new railway communications during the Great Patriotic War (on the example of the construction of the Kizlyar-Astrakhan railway in 1941–1942)]. *Voprosy istorii* [Questions of history]. 2019, no. 12–3, pp. 124–130. doi: 10.31166/VoprosyIstorii201912Statyi64.
12. *Central State Archive of St. Petersburg (CGA SPb)*. Found R. 2881, inventory 15, case 508.
13. Vinogradov, S. V., Krasnozhenova, E. E., Eshchenko, Yu. G., Kulik, S. V., Kulinok S. V. Developing freight transportation in Arctic seas in 1900s–1920s. *Voprosy istorii* [Questions of history]. 2021, no. 11–3, pp. 178–187. doi: 10.31166/VoprosyIstorii202111Statyi73.

**Информация об авторе**

**Прищепа А. С. – старший преподаватель; младший научный сотрудник.**

**Information about the author**

**Prishepa A. S. – senior lecturer; junior researcher.**

**Статья поступила в редакцию 03.06.2022; одобрена после рецензирования 18.06.2022; принята к публикации 30.06.2022.**

**The article was submitted 03.06.2022; approved after reviewing 18.06.2022; accepted for publication 30.06.2022.**