

**ОБ ИВАНОВЕ-СМОЛЕНСКОМ В. Г.
— в ПОМПОЛИТ**

ИВАНОВ-СМОЛЕНСКИЙ Владимир Георгиевич. В 1918 — окончил Электротехнический институт, работал инженером, затем старшим инженером в отделе электрофикации железных дорог Наркомата путей сообщения. С 1927 — преподаватель в МИИТе, с 1932 — профессор. 29 марта 1933 — арестован, в октябре приговорен к 10 годам ИТЛ и отправлен в Белбалтлаг. В феврале 1936 — в Помполит обратился с заявлением профессор ВИЭМа Анатолий Георгиевич Иванов-Смоленский, брат Владимира Георгиевича.

<25 февраля 1936>

«Заявление

Профессор Московского Инст<итут>а инженеров транспорта инженер Владимир Георгиевич Иванов-Смоленский был арестован органами ГПУ в конце марта 1933 г<ода>, а в октябре того же года осужден по 58 ст<атье> на 10 лет концлагеря. В настоящее время он находится в концлагере Медвежья Гора.

В виду того, что В. Г. Иванов-Смоленский, по его словам, ни в одном из предъявленных ему обвинений виновным себя не признал и считал себя злостно оклеветанным, а незадолго до ареста (за несколько месяцев) после тяжелого принципиального конфликта с только что тогда назначенным новым руководством Отдела Электрофикации, где он занимал должность старшего инженера, ушел из НКПС (после непрерывной 15-летней в нем работы), прошу Вашего распоряжения о пересмотре дела моего брата.

Первое ходатайство о пересмотре (после предварительных длительных хлопот через политический Красный Крест) было подано в ноябре 1934 г<ода> на имя тогдашнего прокурора СССР тов<арища> Акулова. Однако, это ходатайство до сих пор осталось без ответа.

К настоящему ходатайству прилагаю краткое жизнеописание В. Г. Иванова-Смоленского и описание обстоятельств, непосредственно предшествовавших его аресту.

Профессор ВИЭМ,
зав<едующий> клиникой при
физиологич<еском> отделе
акад<емика> И. П. Павлова

Ант<он> Ив<анов->С<моленский>

25.II.1936»¹.

«Справка

Владимир Георгиевич ИВАНОВ-СМОЛЕНСКИЙ родился в 1891 г<оду>. Отец его был преподавателем консерватории в бывшем Петербурге (умер в 1917 г<оду>). После реального училища В. Г. поступил в Электротехнический институт, который и окончил осенью 1918 г<ода>. Мечтая еще в гимназические годы посвятить себя работе в области электрофикации железнодорожного транспорта, он специализировался по этому вопросу в ВУЗе. Сразу же по окончании Электротехнического ин<ститу>та он был рекомендован тогда профессором ин<ститу>та (при кафедре которого он работал), а ныне академиком Г. О. Графтио, на

¹ ГАРФ. Ф. 8409. Оп. 1. Д. 1517. С. 179. Машинопись, подпись — автограф.

работу в только что организованный отдел (или группу) электрофикации железных дорог НКПС.

В первые годы он работал под непосредственным руководством Г. О. Графтио, позднее этот последний, как известно, концентрировался на другой работе (Волховстрой), оставшись лишь консультантом НКПС. В Отделе Электрофикации сперва в качестве младшего, а затем старшего инженера В. Г. Иванов-Смоленский работал непрерывно около 15 лет, до сентября 1932 г<ода>.

Можно смело сказать, что дело электрофикации транспорта составляло в это время главное содержание его жизни и почти целиком его заполняло. Рано уходя на работу и поздно вечером с нее возвращаясь, все свободное время он посвящал усовершенствованию себя в иностранных языках (самоучка) и подробнейшему ознакомлению со всей иностранной литературой по электрофикации железнодорожного транспорта. В течение нескольких лет он отказывался от законного отпуска и без отдыха в течение многих лет с огромным увлечением работал в излюбленной им области как в НКПС, так и литературно, печатаясь в различных специальных журналах. За несколько лет до его ареста он был приглашен для чтения доцентского курса по электровозам в МИИТ, а за несколько месяцев до ареста получил профессию в этом институте.

Начав свою работу в данной области с первых месяцев Октябрьской революции (сразу после окончания ВУЗа, как уже было сказано), В. Г. Иванов-Смоленский является одним из первых по времени и, несомненно, наиболее компетентным специалистом в этой области в СССР. Выработав твердые и научно обоснованные принципиальные установки в своей специальности, насколько мне известно, он защищал их всегда с большой страстью и горячностью, а иногда и резкостью.

Когда в НКПС возник вопрос о заказе за границей первых в СССР электровозов, В. Г. был командирован для ознакомления с делом электровозного хозяйства в США. По возвращении оттуда, продолжая работу в НКПС, он принимал деятельное участие в разработке проекта электровозов для Сурамского перевала, а после того, как этот проект был рассмотрен и принят специальной комиссией ЦКПС, и электровозы были заказаны в США, В. Г. был вторично командирован в Америку для наблюдения за постройкой и испытаниями электровозов. Одновременно это поручение осуществлял командированный совместно с ним инженер ЦКПС Никитин.

Во время последнего пребывания В. Г. за границей в ЦКПС произошла смена руководства Отдела Электрофикации, во главе которого вместо инженера Безгрешного оказались инженеры Аверин и Худадов. По доставке электровозов на Сурамский перевал, одновременно с которыми вернулся из-за границы и В. Г. Иванов-Смоленский (в то время как инж<енер> Никитин, по неизвестным мне причинам, еще задержался в Америке), была назначена официальная приемка электровозов. Во главе приемочной комиссии и в качестве ее членов оказалось новое руководство Отдела Электрофикации инженеры Аверин и Худадов. В. Г. Иванов-Смоленский, по его словам, не только не был допущен к сборке разобранных при перевозке электровозов (которой он, казалось бы, должен руководить), но ему не было даже разрешено вести электровозы (т<о> е<сть> управлять ими) во время приемочных испытаний, несмотря на то, что он был наиболее компетентным в управлении этими машинами, неоднократно испытывая их еще в США. В. Г. был поражен также тем, что к электровозам внезапно был предъявлен ряд требований, противоречивых утвержденному в ЦКПС их проекту (например, требовалось, чтобы они везли значительно большую нагрузку, чем это

предусматривалось проектом и т<ак> д<алее>). Кроме того, как он считал, не был выполнен ряд элементарных мероприятий, обеспечивающих правильную работу принимаемых электровозов (например, во избежание буксования колес электровозы должны были балластироваться, а этого сделано не было). Когда В. Г. обращался к руководителям приемочной комиссии, главным образом, к инженерам Аверину и Худадову с указанием на недопустимость таких форм приемки, по его словам, ему отвечали, что с его стороны бестактно выступать на защиту интересов фирмы, и что он будто бы мешает приемке, т<ак> к<ак> каждый найденный недостаток дает возможность требовать с фирм неустойку, а, следовательно, понижает стоимость электровозов. Положение В. Г. было крайне трудным: он видел, что выполненные под его наблюдением машины жестоко и часто несправедливо критикуются, а всякая попытка возражать немедленно вызывала упрек в защите интересов иностранной фирмы, чем ему буквально затыкали рот.

Все попытки найти общий язык с новым руководством Отдела Электрофикации НКПС, принимавшим электровозы, не приводили к результатам и, наоборот, только все больше и больше углубляли конфликт. Тогда В. Г. вручил инж<енеру> Аверину (новому руководителю Отдела) письменное заявление об освобождении его от работы в НКПС и одновременно подал подробный доклад обо всем происшедшем в РКИ. Ходатайство его об освобождении от работы было немедленно удовлетворено, а РКИ доклад приняло, но с ответом медлило вплоть до ареста В. Г. Иванова-Смоленского в марте 1933 г<ода>.

Как уже упоминалось, В. Г., работая в НКПС, по совместительству вел доцентский курс в МИИТе, где он после ухода из НКПС и сосредоточил теперь свою работу, полностью переключившись на научно-педагогическую деятельность, и получил профессию. Вспоминаю, что уже тогда (осенью 1932 г<ода>) он с некоторой тревогой рассказал мне, как при прощании с инж<енером> Авериним этот последний заявил ему: "Все равно мы постараемся, чтобы Вы не работали в МИИТе". После этого около полугода В. Г. Иванов-Смоленский спокойно и с увлечением работал в Институте Инженеров Транспорта, вплоть до 29 марта, когда он внезапно был арестован, как оказалось впоследствии, транспортным отделом ГПУ, и осужден через 7 месяцев на 10 лет.

Насколько мне известно, американские электровозы до сих пор функционируют на Сурамском перевале. Это были первые электровозы в СССР, и это была первая попытка приновить заграничный опыт электрофикации железных дорог к условиям нашего закавказского жел<езно>-дор<ожного> транспорта. Думаю, что как почти всякая первая попытка, эта попытка также не была безупречна, и что новые советские электровозы, построенные транспортным отделом ГПУ совместно с заводом "Динамо", представляя дальнейший шаг вперед, являются более совершенными машинами, чем их первые предшественники. По имеющимся у меня, но требующим еще дополнительной проверки, сведениям инженер Никитин, командированный вместе с В. Г. Ивановым-Смоленским в Америку и возвратившийся оттуда после приемки электровозов, был отмечен в стенной газете НКПС похвальной статьей за удачно выполненное поручение. Считаю необходимым добавить, что, насколько мне известно, дело электрофикации железных дорог в течение всего последнего времени вызывало и вызывает живую дискуссию на страницах специальных журналов и газет, а также, что инженер Аверин² уже не является более руководителем Отдела Электрофикации НКПС, будучи снят с этой должности уже несколько месяцев тому назад.

² Что касается инж<енера> Худадова, то он занимает место старш<его> инженера Отдела Электрофикации.

При обыске и аресте взяты ряд неопубликованных еще научных работ В. Г. Иванова-Смоленского, а также большая рукопись для ВУЗов по электровозам. Когда жена В. Г. обратилась к ведущему его дело следователю транспортного отдела Сарычеву (после осуждения В. Г.) с просьбой вернуть эти ценные для В. Г. материалы, то получила категорический отказ, мотивированный тем, что в статьях и руководстве использованы материалы — работы НКПС, а также заграничные научно-литературные источники, вследствие чего "руководство", якобы, не является оригинальным и не принадлежит В. Г. Иванову-Смоленскому. Едва ли такое толкование вопроса совпадает с понятием об авторском праве в нашем Союзе.

В настоящее время В. Г. Иванов–Смоленский в концлагере на Медвежьей Горе ведет канцелярскую работу. Один из первых в СССР специалистов по электровозам, посвятивший этому делу 15 лет своей жизни (1918 – 1933), использован на счетоводной работе.

Настоящее ходатайство о пересмотре его дела второе по счету (первое, как упоминалось, было подано в ноябре 1934 г<ода>). Кроме того, по имеющимся у меня сведениям, в августе 1935 г<ода> В. Г. подал заявление о пересмотре его дела, направив его на имя наркома НКВД тов<арища> Ягоды.

В заключение считаю не лишним добавить, что В. Г. Иванов-Смоленский ни в царской, ни в белых армиях не служил, сразу же со студенческой скамьи начал работу в советских учреждениях с 1918 по 1933 г<од> включительно, непрерывно работая в НКПС и (приблизительно) с 1927-28 по 1933 г<од> в МИИТе»³.

³ ГАРФ. Ф. 8409. Оп. 1. Д. 1517. С. 180-181. Машинопись.