

## УЧЕНЫЙ, КОНСТРУКТОР, ОБЩЕСТВЕННЫЙ ДЕЯТЕЛЬ

Развитие отечественного локомотивостроения и особенно тепловозостроения тесно связано с именем крупного ученого, заслуженного деятеля науки и техники, профессора Кирилла Александровича Шишкина. Он родился 18 (30) марта 1892 г. в С.-Петербурге, в семье инженера-технолога. Позже родители переехали в Москву. Здесь он и получил образование — сначала в реальном училище Воскресенского, которое успешно окончил в 1910 г., а затем в знаменитом Московском техническом училище (позже МВТУ им. Баумана), где его преподавателями были Н. Е. Жуковский, П. К. Худяков, П. А. Велихов, В. И. Гриневский, Е. Г. Кестнер и другие знаменитые ученые.

Еще будучи студентом, по рекомендации своего руководителя профессора Е. Г. Кестнера Кирилл Александрович поступил в 1917 г. на службу в паровозоконструкторское бюро Путиловского завода. Здесь при выполнении дипломного проекта тепловоза непосредственного действия он пользовался богатым заводским архивом и консультациями начальника бюро профессора А. С. Раевского. Выдающийся конструктор паровозов и ученый А. С. Раевский очень внимательно отнесся к студенту-дипломнику и назначил его на должность чертежника-конструктора своего бюро. Консультировал дипломника не только Александр Сергеевич, но и другой известный ученый профессор М. В. Гололобов. В течение года под их руководством совершенствовал свой проект московский студент. По возвращении в Москву Кирилл Александрович сочетал учебу с работой техника в паровозном отделе технического управления НКПС. Защита диплома состоялась в начале 1919 г.

Летом того же года молодой инженер был мобилизован в Красную Армию, службу проходил в Управлении начальника инженеров 1-й армии, а с 1920 г. — в Управлении начальника инженеров Туркестанского фронта. В ноябре того же года был назначен заведующим технической частью поезда-мастерской Туркфронта, где ремонтировали автомобили, подвижной состав и другую технику. Отремонтированный под руководством Кирилла Александровича паровоз серии ОВ доставил в Москву первый эшелон с хлебом, направленный из Оренбурга.

В июле 1920 г. командующий Туркестанским фронтом М. В. Фрунзе и начальник инженеров фронта направили Кирилла Александровича в Ферганскую

область с ответственным поручением — организовать там ремонт сельскохозяйственной техники. В мандате, выданном К. А. Шишкину, говорилось: «Ввиду ответственности задания предписываю всем военным, гражданским и железнодорожным властям оказывать К. А. Шишкину содействие в выполнении возложенного на него поручения. Ему предоставлено право беспрепятственного проезда во всех поездах, а также посылки срочных военных телеграмм». Задание командования фронта было успешно выполнено. Сам мандат за подписью М. В. Фрунзе ученый бережно хранил всю жизнь. Только после смерти отца дочь передала его в Центральный музей Советской Армии.

После демобилизации из армии в сентябре 1922 г. К. А. Шишкин спешит в Петроград, чтобы начать работать на заводе «Красный путиловец». Его тепло встретили А. С. Раевский и весь коллектив конструкторского бюро. В течение десяти лет самоотверженно трудился инженер Шишкин на Путиловском заводе, пройдя несколько ступеней: инженера, помощника начальника, начальника паровозоконструкторского бюро. Кстати, начальником паровозоконструкторского бюро завода он был дважды — с 1 апреля 1929 г. по 13 декабря 1930 г. и с 14 апреля 1931 г. до осени 1932 г. В конце 1930 г. бюро стало турбинно-конструкторским, и Кириллу Александровичу также пришлось его возглавлять.

Вернувшись с фронта, Кирилл Александрович вместе со всем коллективом восстанавливает предприятие, создает паровозное производство. Истосковавшись по творческой работе, активно включился в проектирование, изготовление и испытания первого в мире мощного дизель-электрического тепловоза системы Я. М. Гаккеля. Под руководством А. С. Раевского разрабатывает проект и организует изготовление механической части тепловоза, выполняет расчет на прочность деталей тележек ходовой части и кузова. Вместе с Я. М. Гаккелем 6 ноября 1924 г. Кирилл Александрович совершил памятную поездку на тепловозе-пионере из порта на вокзал железной дороги в Ленинграде. Он тяжело переживал трагическую гибель в июне того же года на испытаниях своего руководителя А. С. Раевского.

Имя Кирилла Александровича приобретает известность не только на «Красном путиловце», но и за пределами завода. И



не только из-за работы над тепловозом системы Гаккеля, но и в связи с проектированием паровозов типа 2-4-0, 1-5-0 и 1-5-1. Активное участие принимал К. А. Шишкин в разработке нескольких типов тепловозов: системы профессора И. Ф. Ядова, типа 2-4-1 и с двигателем двойного расширения, представленным «Красным путиловцем» на конкурс проектов тепловозов в 1927 г. Под его руководством на заводе был создан легкий мотовоз типа 0-3-0, осуществлена переделка проекта танк-паровоза типа 0-3-0 в связи с заменой цветных металлов черными и применением сварки. Работа конструктора была отмечена тремя благодарностями с занесением в трудовой список. Одна из них — за успешное разрешение проблемы легкого мотовоза, вторая — за работу по организации турбостроения и проявленную при этом активность и третья — за ударные темпы, умелое техническое руководство и самоотверженную работу по паровозному отделу. Его премировали месячной экскурсией по Советскому Союзу. Многие сделал Кирилл Александрович по развитию движения изобретателей среди краснопутильцев.

Одновременно он ведет, начиная с 1926 г., преподавательскую работу в ЛИИЖТе и Политехническом институте сначала в должности ассистента, а затем и доцента. В 1932 г. в связи с прекращением выпуска локомотивов на «Красном путиловце» переходит в ЛИИЖТ, где возглавляет кафедру «Паровозы и тепловозы». Через год Кириллу Александровичу присвоили ученое звание профессора. В 1935 г. выезжал в научную командировку во Францию и Германию (он свободно владел французским и немецким языками).

В ЛИИЖТе под его руководством в 1932 г. было создано Бюро мощных локомотивов. Оно состояло из нескольких групп: общего и предварительного проек-

тирования, проектирования машин, экипажа и др. К числу основных работ, выполненных бюро, относятся проекты пассажирского и грузового паровозов и газогенераторного тепловоза. Проект машины и экипажа грузового паровоза 1-5-0 с рабочими чертежами, разработанными бюро, был использован Харьковским паровозостроительным заводом при постройке паровозов серии СО. Ряд молодых инженеров бюро под научным руководством своего начальника подготовили кандидатские диссертации.

Работы К. А. Шишкина по локомотивостроению, выполненные на «Красном путилевце» и в ЛИИЖТе, «послужили материалом для развития теории и практики тепловозной тяги в нашей стране», — отмечали ученые ВНИИЖТа в 1952 г. Приказом НКПС в январе 1936 г. К. А. Шишкина назначили начальником локомотивного отделения вновь созданного Научно-исследовательского института (НИИЖТ) железнодорожного транспорта. Это подразделение объединило ряд существовавших до этого отраслевых научно-исследовательских институтов: эксплуатации, тяги, вагонов, связи, электрификации, металлов. Одновременно был создан Научно-исследовательский институт пути и строительства (НИИПС).

В начале 1938 г. Кириллу Александровичу пришлось пережить большие неприятности в связи с публикацией в «Гудке» 29 марта статьи С. Когана «Рецидивы иртышщины». В этой совершенно необоснованной статье предъявлялись обвинения руководству локомотивного отделения в том, что оно не сделало для себя выводов «из печального опыта бывшего института Реконструкции тяги» и «что оно, как и его предшественник, всячески сопротивляется внедрению новой техники». Это было страшное обвинение, поскольку упраздненный институт Реконструкции тяги считался очагом «предельщиков» и «вредителей». В статье, занимавшей подвал газеты, предъявлялось много других обвинений руководителям локомотивного отделения.

В своем ответе на статью руководство локомотивного отделения на конкретных фактах своей деятельности показало, что начаты испытания паровоза типа 2-3-2 под руководством П. А. Гурского, с отделением сотрудничают аспиранты МЭМИИТа профессора С. П. Сыромяникова и что «обвинение отделения в проведении антигосударственной линии является клеветничеством», что статья «ложно информирует общественное мнение» и «не помогает выправлению работы, а дезорганизует коллектив локомотивного отделения в разрешении задач, стоящих перед транспортом». К счастью серьезных оргвыводов после выступления «Гудка» в отношении руководства локомотивного отделения НИИЖТа

сделано не было, и оно продолжало работать.

В 1940 г. НИИЖТ и НИИПС вновь были разделены на отраслевые институты: паровозно-вагонного хозяйства и энергетики; движения и грузовой работы; пути и путевого хозяйства; железнодорожного строительства и проектирования; связи, СЦБ и электрификации; экономики и финансов. К. А. Шишкин был назначен заведующим кафедрой подвижного состава в Академии железнодорожного транспорта. В декабре 1941 г., эвакуированные в Ташкент, отраслевые институты были объединены в один Всесоюзный научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта. Академия железнодорожного транспорта была закрыта, и Кирилл Александрович вернулся во ВНИИЖТ, где возглавил тепловозную группу. В Ташкенте он вел также преподавательскую работу в ТашИИТе.

По приказу министра путей сообщения в мае 1945 г. К. А. Шишкин переведен во вновь созданный Научно-технический совет МПС, где работал по июль 1947 г. руководителем секции подвижного состава, а затем вернулся во ВНИИЖТ и до конца жизни возглавлял в нем тепловозную лабораторию. Под его руководством были выполнены «фундаментальные исследования по совершенствованию конструкции, тяговых свойств и эксплуатационных качеств первых советских тепловозов». Продолжалась и преподавательская работа ученого. С 1948 по 1952 г. по совместительству он работал профессором, а некоторое время и руководителем тепловозной кафедры в МЭМИИТе. В 1953 г. ему было присвоено персональное звание генерал-директора тяги III ранга.

Кирилл Александрович — автор более 50 опубликованных работ, посвященных главным образом вопросам проектирования локомотивов, их эксплуатации и развитию тепловозной тяги в нашей стране. Среди них «Паровозы», первый учебник по тепловозам «Тепловозы», книга «Советские тепловозы» (четвертое издание вышло в 1961 г.) и др. При его участии написан энциклопедический справочник «Машиностроение» (т. 13, 1949 г.). Ряд работ ученого посвящены истории развития техники и ее творцам (очерки о А. С. Раевском, Я. М. Гаккеле, А. Н. Шелесте и других). Последней публикацией К. А. Шишкина была книга «Тепловоз ТЭЗ», написанная им совместно с тремя другими авторами. Она вышла в 1958 г. и была тепло встречена специалистами, особенно машинистами нового в то время локомотива.

В одном из номеров журнала «Железнодорожный транспорт» (№ 11 за 1959 г.) была опубликована рецензия на эту книгу за подписью мастеров депо станции Орск, в которой отмечались ее «бесспорные достоинства», высказыва-

лось мнение, что она «несомненно сыграет большую роль в деле улучшения подготовки кадров для освоения тепловоза». И авторы рецензии не ошиблись. Книга продолжала выходить и после смерти автора, в 1976 г. вышло шестое ее издание. Просматривая верстку книги, Кирилл Александрович, уже будучи тяжело больным, сказал дочери: «Вот мне и памятник».

Под научным руководством К. А. Шишкина более тридцати молодых специалистов разработали и защитили кандидатские диссертации. Позже они работали в ЛИИЖТе, МИИТе, ВНИИЖТе, ХИИТе и других организациях. Оценивая деятельность Кирилла Александровича и его человеческие качества, руководители ВНИИЖТа так писали в январе 1952 г.: «Профессор К. А. Шишкин является крупнейшим специалистом страны в области локомотивостроения и локомотивного хозяйства, как научный работник всесторонне развитый, сугубо принципиальный, при решении вопросов проявляет творческую инициативу. Кирилл Александрович — пример честности, трудолюбия, аккуратности и точности исполнения, скромнен как на производстве, так и в общественной и личной жизни». И действительно широким был круг его общественных обязанностей. Член Президиума правления ВНИТО железнодорожного транспорта (с 1949 г.), председатель комиссии по рабочему изобретательству ЦК профсоюза работников железнодорожного транспорта, член экспертной комиссии ВАКа, заместитель председателя комиссии НТС МПС по локомотивному хозяйству, член Ученых советов по присуждению ученых степеней ВНИИЖТа и МЭМИИТа, член редакционной коллегии журнала «Железнодорожный транспорт» (с 1946 г.) и др.

Большие заслуги ученого в развитии локомотивостроения были отмечены званием «Заслуженный деятель науки и техники РСФСР» (сентябрь 1958 г.), двумя орденами Трудового Красного Знамени, двумя орденами «Знак Почета» и медалями.

Свою обширную техническую библиотеку он завещал передать в Ленинскую библиотеку и ЦНТБ МПС. Эксперты библиотеки имени В. И. Ленина отобрали более 500 книг, которых не оказалось в ее фондах. Его объяснение, большая эрудиция, поразительное трудолюбие, скромность завоевали глубокое уважение среди широкого круга работников железнодорожного транспорта и промышленности, преподавателей и студентов учебных заведений.

Н. А. ЗЕНЗИНОВ, кандидат технических наук