

декларация: в эго-источниках сквозь призму личного восприятия отражена эпоха. Механизм этого явления (далеко неоднозначный и разнообразный), относится к исследовательской «кухне», которую, как ни странно, многие историки стараются оставить за рамками своих текстов. Проблематика множественности идентичностей и фрагментации памяти в современных исследованиях, понимание роли знаково-символических систем в процессах формирования индивидуальной памяти создает предпосылки для анализа сложной проблемы учёта всего многообразия значений и эмоций, связанных с образом прошлого, а также отдельных нетипичных и статистически незначимых мнений, имеющие место в воспоминаниях различных людей.

Двуединный процесс приватизации/обобщения памяти происходящий при написании воспоминаний, предоставляет возможность осуществить «присвоение» прошлого в иных условиях - «совладать» с ним с учётом разнообразных личных свидетельств. Поскольку в современных условиях вопрос сводится не к тому, доверять ли личному, частному опыту, а о том, как грамотно использовать многочисленные версии воспоминаний о «мире, который мы потеряли».

Литература:

1. *Васильев А.Г.* Современные memory studies и трансформация классического наследия // Диалоги со временем: память о прошлом в контексте истории. М.: Кругъ, 2008. С. 19-49.

2. *Ретина Л.П.* Историческая память как понятие и как проект // Сообщество историков высшей школы России: научная практика и образовательная миссия. М.: ИВИ РАН, 2009. С. 183-186.

3. *Тартаковский А.Г.* 1812 год и русская мемуаристика. Опыт источниковедческого изучения. М.: Наука, 1980. – 310 с.

4. *Чекунова А.Е.* Русское мемуарное наследие второй половины XVII - XVIII вв. Опыт источниковедческого анализа. М.: Российское университетское издательство, 1995. – 136 с.

**S.V. Golikova**  
**MEMORIES: HISTORICAL MEMORY**  
**THE FORMAT OF THE EGO-SOURCE**

*The article analyzes the theoretical and methodological point of view one of the most important historical sources - memories as a kind of historical memory*

*Keywords: memories, source, historical memory*

**К.И.Зубков\***

## **ВТОРАЯ ПРОМЫШЛЕННАЯ РЕВОЛЮЦИЯ И ПРОИСХОЖДЕНИЕ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ<sup>22</sup>**

*В статье анализируются экономические, технико-технологические, социальные и геополитические последствия второй промышленной революции (1870–1914 гг.), основные противоречия в ее развитии. Доказывается, что вторая промышленная революция, с одной стороны, вызвала беспрецедентный рост взаимозависимости экономического развития ведущих стран мира, с другой, резко обострила международную конкуренцию. Повышение ценности ресурсного и пространственного факторов индустриального прогресса способствовало возникновению водораздела и конфликта между двумя типами развития промышленного капитализма, что явилось главной причиной возникновения Первой мировой войны.*

*Ключевые слова: вторая промышленная революция, капитализм, колониализм, геополитика, Первая мировая война, ресурсы, территория.*

\* Зубков Константин Иванович – кандидат исторических наук. ИИиА УрО РАН.

<sup>22</sup> Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда (проект № 14-18-01625)

Восприятие Первой мировой войны ее современниками характеризовалось известной двойственностью. С одной стороны, участвовавшие с начала XX в. столкновения интересов великих держав, сопровождаемые острыми международными кризисами и гонкой вооружений, не оставляли в компетентных кругах (дипломаты, политики, военные) сомнений в том, что большая война почти неизбежна. С другой стороны, разразившаяся летом 1914 г. военная гроза вызвала у значительной части европейцев настоящий культурно-психологический шок, поскольку на фоне беспрецедентной интернационализации экономики и крепнущего сознания цивилизационного единства Европы мировая война в такой же степени казалась тогда невероятной.

Международные противоречия, вызвавшие мировую войну, несомненно, явились продуктом развития Европы и мира в предшествующие несколько десятилетий. В экономическом отношении прелюдией войны явился период 1870–1914 гг. Он характеризовался глубокими качественными сдвигами в ведущих экономиках мира, которые большинством специалистов обозначаются как вторая промышленная революция. Благодаря результатам ряда крупных исследований [4; 5; 7; 8; 12], относительно содержания этих изменений в индустриальном базисе экономик у историков сложился определенный консенсус, хотя потребность в разработке комплексного, интегрирующего взгляда на последствия второй промышленной революции по-прежнему велика. Это, в частности, касается и вопроса о том, как этот этап развития мировой экономики повлиял на рост противоречий, вызвавших мировую войну.

Вторая промышленная революция, прежде всего, произвела переворот в энергетическом и материально-ресурсном базисе индустриальной экономики. Усовершенствование конструкций паровых двигателей, многократное повышение их мощности и эффективности, внедрение гидравлических и паровых турбин, гидравлическая и тепловая генерация электричества как принципиально новой формы энергии и его широкое промышленное применение, разработка технологий перегонки и крекинга нефти, изобретение двигателя внутреннего сгорания – все эти инновации не только принципиально изменили структуру топливно-энергетического баланса и повысили эффективность производства, но и создали новые, динамично развивающиеся отрасли и виды производства, стимулировали изменения в технологии производственных процессов, в сильнейшей степени подтолкнули революцию на транспорте [4, 199–201].

Не менее важные последствия имели технико-технологические инновации в других отраслях промышленности, прежде всего, в черной металлургии. Изобретение и внедрение бессемеровского (конверторного) и мартеновского способов плавки стали, разработка технологии переработки фосфористых железных руд, по мнению Р. Кэмерона, сделали массовое экономичное производство стали основой развертывания второй промышленной революции. Ее мировое производство выросло с 0,5 млн. т в 1865 г. до 50 млн. т в

канун Первой мировой войны, т.е. в 100 раз. Производство дешевой качественной стали оказало воздействие на всю цепочку смежных отраслей производств – от добычи угля до машиностроения. Высококачественные рельсы для железных дорог, различные виды локомотивов, стальной лист и броня для судостроения, стальные строительные конструкции, оборудование для электротехнической промышленности, разнообразные инструменты, станки, машины – все эти виды продукции, потреблявшие сталь в больших объемах, в свою очередь, обеспечили выход индустрии на новый технологический уровень (4, 202–203).

Применение более мощной, производительной и сложной машинной техники привело к стандартизации узлов, механизмов, трудовых операций и, как следствие, к изменениям в организации и масштабах производства – его переходу к крупнофабричным формам, поточным методам, горизонтальной и вертикальной интеграции предприятий. Подобный же организационно-технологический эффект сопровождал бурное развитие, практически, впервые возникшей в этот период крупной химической промышленности, предлагавшей рынку принципиально новые виды продукции – каучук, пластики (целлулоид, бакелит), удобрения, лекарства, нефтепродукты. Экономия масштаба стала важным источником снижения цен производства и роста прибыли. Вслед за концентрацией производства следовала концентрация капитала, образование монополистических объединений в промышленности. Направленный характер и возросшая скорость технологических инноваций были связаны с тем, что теперь они опирались на системный прогресс научного знания, а не просто на отдельные удачные изобретения, как это было в период первой промышленной революции.

Еще одной и, возможно, самой глубокой по последствиям составной частью второй промышленной революции стали кардинальные изменения в средствах транспорта и связи. Возросшая мощность паровых и дизельных судов, постепенно вытеснявших парусный флот, сделала морские и речные перевозки больших объемов грузов на дальние расстояния более быстрыми и дешевыми. Во второй половине XIX в. стоимость фрахта при осуществлении морских перевозок снижалась в среднем на 1,5% ежегодно, в то время как в первой половине – лишь на 0,88% (8, p. 117).

Однако подлинной революцией на транспорте стало массовое железнодорожное строительство, которое в комбинации с продолжающимся развитием естественных (реки) и искусственных (каналы) водных путей сообщения впервые сформировало достаточно густую транспортную сеть, создав условия для более равномерного территориального размещения промышленности, миграции населения, обеспечения надежной и быстрой связи между рынками сырья и сбыта, роста специализации индустриального производства в отраслевом и региональном разрезе. Железнодорожный транспорт стал одним из самых быстрорастущих секторов экономики. Представление о темпах его развития в период второй промышленной революции дает табл. 1.

Таблица 1.  
Рост протяженности железнодорожной сети по странам в 1870–1914 гг. (км)

Страна	1870	1914
Австро-Венгрия	6112	22981a
Франция	15544	37400
Германия	18876	61749
Италия	6429	19125
Россия	10731	62300
Великобритания	21558b	32623
США	84675	410475

*a* 1913 г. *b* 1871 г. *Источник:* [4, p. 206].

Как видно из таблицы, за указанный период протяженность железнодорожной сети выросла: в Великобритании – в 1,5 раза, Германии – более чем в 4 раза, США – в 4,5 раза, России – в 6 раз. Уже к концу XIX в. железные дороги в развитых индустриальных странах обеспечивали до 90% всех пассажирских перевозок и около 70% грузовых при значительно более низких (в 3–4 раза) издержках, чем при гужевых перевозках [8, p. 117, 121, 125]. Главный эффект роста железнодорожных перевозок выразился в резком снижении транспортных затрат в структуре цен производства, а, следовательно, в снижении значения локационных преимуществ в развитии промышленности [8, p. 117]. На заключительном отрезке второй промышленной революции эстафета ускоренного развития была подхвачена развитием автомобильного транспорта и новых средств коммуникации (телеграф, телефон, радио).

Исключительно важными и крупными были вызванные второй промышленной революцией социальные изменения. Помимо возросшей мобильности трудовых ресурсов и роста урбанизации, концентрированный эффект бурного промышленного развития, по мнению А. Чэндлера, проявился в существенном изменении самой социальной природы капитализма. Возрастающая сложность управления крупными индустриальными системами (типичными примерами которых могут служить железные дороги и телеграф), потребность в мобилизации крупных объемов инвестиций на их создание привели к формированию корпоративных (акционерных) форм капитала, широкому заинтересованному участию в развитии промышленности широких масс населения (особенно средних слоев), отделению капитала-функции от капитала-собственности и, как следствие, формированию и росту влияния массового слоя наемных менеджеров и технических специалистов [5, p. 1].

Переход к массовому производству доступных населению товаров широкого потребления (особенно длительного пользования) сделал потребительский спрос одним из главных источников роста промышленности. Если к этому добавить рост заработной платы в промышленности (особенно в сегменте квалифицированного труда и услуг специалистов), политические успехи тред-юнионизма и социал-реформизма, то вторую промышленную революцию вполне можно считать решающим шагом на пути превращения капитализма в мощный фактор консолидации общества, а потребность в его динамичном развитии – в разновидность общенациональной задачи.

Характеристика второй промышленной революции была бы неполной без анализа ее геополитических последствий, которые были довольно противоречивы. Бурный рост промышленности, высокие темпы технического прогресса, имевшие следствием массовую фабрикации все более дешевых и постоянно обновляемых товаров, очень быстро обнаружил уязвимость сложившихся национальных рынков. Практически все индустриальные страны (возможно, кроме США, имевших емкий внутренний рынок) в рассматриваемый период обращали свой взор за пределы своих границ в поисках новых рынков сбыта своей избыточной продукции и источников дополнительного снабжения сырьем. На этом фоне резкое снижение транспортной составляющей в структуре цен производства вызвало в качестве мощного конъюнктурного эффекта беспрецедентный рост международной торговли, дополняемый большими масштабами вывоза капитала и прибыли, а также международной миграции рабочей силы [7, р. 25–26].

Это побудило некоторых историков рассматривать вторую промышленную революцию как первую волну глобализации экономики, которая раньше всего проявилась в складывании так называемой «атлантической» экономической зоны. В подтверждение этого приводится тот заслуживающий внимания факт, что объемы международной торговли, зафиксированные к 1914 г., вновь были достигнуты человечеством после двух разрушительных мировых войн только в конце 1960-х гг. [12]. Вместе с тем, специалисты отмечают, что эта интернационализация экономики представляла собой, в отличие от современной, лишь «поверхностную» и легко обратимую форму интеграции, поскольку не сопровождалась сопоставимыми масштабами более глубокого типа интернационализации, а именно, в сфере производства [6, р. 371–372].

Следует видеть и другую тенденцию. Хотя в большинстве индустриальных стран в 1870–1914 гг. действовали довольно либеральные режимы в отношении внешней торговли, вывоза капитала и прибыли, а также международной миграции, перед Первой мировой войной не сложилось чего-либо подобного международному экономическому порядку. Более того, действовал целый ряд факторов, которые подталкивали ведущие индустриальные державы в прямо противоположном направлении. Быстрая диффузия технологий, унификация номенклатуры основных товаров и растущие масштабы международной торговли сообщали развитию и «старых» индустриальных стран, и тех, которые только вступали на «догоняющий» путь индустриализации, высокую степень униформности при непрерывном расширении зоны высокоразвитой индустриальной экономики: если в 1850 г. в этой зоне над другими странами абсолютно доминировала Великобритания, то к 1870 г. с ней по многим параметрам развития сравнялись Франция, Бельгия, Швейцария и Германия, а к 1900 г. – США, Россия, Скандинавские страны и Япония.

Всё это придавало международной экономической конкуренции особенно острый и напряженный характер. В авангарде прогрессивных трансформаций промышленного капитализма и, соответственно, конкурентной борьбы стояли три страны – Великобритания, Германия и США, которые уже в 1870 г. обеспечивали 2/3 мирового

промышленного производства. Из них два последних к началу XX в. по темпам промышленного роста и показателям технологического развития уже заметно обгоняли Великобританию [5, р. 3].

Международная конкуренция в период второй промышленной революции приобрела два отчетливых геополитических измерения. Во-первых, она выразилась в феномене так называемого «нового империализма», связанного с гонкой колониальных приобретений. Д. Лэндис рассматривает «новый империализм» в тесной связи со стремлением ведущих мировых держав к приобретению и резервированию за собой емких рынков сбыта и источников сырья, т.е. с интересами финансово-промышленного капитала, хотя находит мало рационального смысла в охватившей европейские державы неразборчивой «жадности» к колониальным захватам. К экономической мотивации добавлялись соображения установления стратегического контроля над ключевыми пунктами мировой геополитической сцены и – что особенно важно – интересы перенесения «центра тяжести» эксплуатации из метрополий в колонии.

Во многом поэтому, колониальная политика в интересах капитала получала поддержку широкой общественности в каждом из европейских государств, в том числе среди рабочего класса [10, р. 428–429]. Как результат, идея территориально ограниченного и этнически гомогенного национального государства, считавшаяся образцом для Европы после Великой Французской революции, трансформировалась в новый идеал «национально-имперского» государства, сила и престиж которого на международной арене определялись размерами управляемого метрополией конгломерата колоний, протекторатов и других зависимых территорий [3, р. 474–475].

Чем более очевидным становилось утверждавшееся в Европе застойное равновесие сил, которое ни одно из государств не могло поколебать, не рискуя вызвать большую войну, тем больше европейские державы стремились обрести превосходство над конкурентами и соперниками за счет ресурсов колониальной периферии. Однако к концу XIX в. возможности для неограниченной колониальной экспансии, по существу, были исчерпаны, хотя военно-технические средства для ее осуществления неизмеримо выросли. Возник феномен «уплотнения» мира, который выразился в том, что все части ойкумены, представляющие хоть какой-либо интерес для великих держав, оказались уже поделенными на сферы интересов и даже в значительной степени освоенными [1, с. 29]. Ряд международных кризисов конца XIX – начала XX вв. (Фашодский инцидент 1898 г., марокканские кризисы 1905 и 1911 гг.) наглядно показал, что соперничающие державы отныне были обречены на то, чтобы, образно говоря, чувствовать локоть соседа при любой предпринимаемой ими колониальной авантюре, сталкиваться своими интересами в разных, в том числе самых отдаленных, точках Земного шара. Любое изменение пропорций силы и влияния государств могло в дальнейшем происходить только путем насильственного передела уже поделенного мира.

Во-вторых, помимо территориальных и ресурсных резервов колониальной периферии, существовал другой источник усиления неравномерности и конкурентного соперничества в развитии стран

промышленного капитализма. Одним из важнейших геополитических последствий второй промышленной революции стало наступление новой эпохи, которую английский географ Х.Дж. Маккин-дер назвал «пост-Колумбовой». Согласно его концепции, массовое железнодорожное строительство кардинально изменило соотношение сил между сравнительно небольшими государствами – метрополиями обширных заморских империй, которые исторически базировали свою модель индустриализации на морской гегемонии, техническом превосходстве в мобильности и обеспечивавшей приток капиталов активной коммерческой деятельности, и крупными континентальными государствами, располагавшими неисчерпаемыми и еще не затронутыми промышленной деятельностью ресурсными базами [11, р. 434, 437].

Вторая промышленная революция резко повысила спрос на базисные сырьевые и топливные ресурсы (уголь, нефть, железная руда, химическое сырье и т.п.), особенно ресурсы такого масштаба, который позволял за счет их освоения резко увеличить экономиию масштаба и перейти к новым – более крупным и эффективным – формам производства. Магистральные железные дороги, проложенные вглубь континентальных пространств, соответственно, повысили ценность обладания крупными территориями как источником этих ресурсов и, что существенно, открыли возможность для экономической доставки их продукции в основные зоны мировой торговли, тяготевшие к морским побережьям. Как результат, стратегический перевес в конкурентной борьбе объективно стал переходить от «морских» государств к странам, обладавшим «большим пространством». Возросшую экономическую ценность *Grossraum*, или «большого пространства», с удивительной проницательностью уловила геополитическая мысль эпохи второй промышленной революции – причем почти одновременно в разных странах. Для немца Ф. Ратцеля, считавшего сложившиеся, территориально ограниченные формы европейской государственности исчерпанными, именно идущее им на смену «большое государство» континентального типа воплощало высший тип цивилизационного развития и прогрессивную экономическую тенденцию [3, р. 479–480].

Американский политический географ Д. Уайттлси также приходил к выводу, что государства, обладающие крупными территориями, в перспективе должны рассматриваться как более эффективные политические и экономические образования и что, в отличие от европейских государств, чьи границы сложились в эпоху дилжансов и каналов, именно крупные государства имеют объективные предпосылки и возможности превращения в глобальные державы будущего [13, р. 12, 23]. О ценности «могущественного территориального владения» как источнике будущего промышленного динамизма России увлеченно писал В.П. Семенов-Тянь-Шанский [2].

Хотя в период второй промышленной революции практические все развитые государства Европы, Америки и Азии демонстрировали устойчивый экономический подъем, темпы этого прогресса существенно различались. Изменение удельного веса промышленно развитых государств в мировом промышленном производстве в

последней трети XIX – первой трети XX вв. наглядно подтверждает геополитические предвидения о неравновесной динамике их развития и изменении баланса сил между ними (см. табл. 2).

Таблица 2.  
Изменение удельного веса стран в мировом промышленном производстве, 1870–1938 гг. (в %)

Годы	США	Велико-британия	Германия	Франция	Россия	Япония	Осталь-ный мир
1870	23	32	13	10	4	-	17
1881–1885	29	27	14	9	3	-	19
1896–1900	30	20	17	7	5	1	20
1906–1910	35	15	16	6	5	1	21
1913	36	14	16	6	6	1	21
1926–1929	42	9	12	7	4	3	22
1936–1938	32	9	11	5	19	4	21

Источник: [5, p. 4]

Концепция американского историка П. Кеннеди, отталкиваясь от маккиндеровского анализа изменений в соотношении сил между «морскими» и «континентальными» государствами, переводит его в укрупненный формат измерения вызванного второй промышленной революцией сдвига в экономическом могуществе стран «старого» капитализма, прежде всего, Великобритании, и капитализма «молодого», представленного Германией. Кеннеди доказывает, что вторая промышленная революция довольно резко обозначила воплощаемый этими странами разрыв между «нисходящей» коммерческой и «восходящей» индустриальной тенденциями развития капитализма. Хотя Великобритания продолжала вносить существенный вклад в технико-экономический прогресс периода второй промышленной революции и еще сохраняла важные рычаги контроля над мировыми финансами, узость ее ресурсных возможностей предопределяла постепенный закат ее индустриальной мощи по сравнению с динамично развивающейся экономикой Германии, расширявшей свое влияние на Европейском континенте [9, p. 41–87]. Кеннеди, вероятно, прав не только в том, что выводит англо-германский антагонизм на роль главного международного противоречия, вызвавшего

Первую мировую войну, но и в том, что подчеркивает его стратегический, перспективный характер, коренящийся в глубинной экономической детерминации. Ни один из международных кризисов предвоенной поры не подталкивал Европу к военной развязке с такой неумолимостью, как болезненное осознание Великобританией утраты своей глобальной экономической роли, с одной стороны, и амбициозное стремление Германии к достижению безраздельной экономической гегемонии в Европе, с другой. Международные кризисы и различные конфликты, безусловно, усиливали общую взрывоопасную атмосферу, но самый мощный толчок к скатыванию ведущих индустриальных стран к войне был дан более высокими ставками в мировой борьбе – угрозой глобального проигрыша для одних или перспективой глобального выигрыша для других.



Литература:

1. *Гаджиев К.С.* Геополитика. М.: Международные отношения, 1997. 384 с.
2. *Семенов-Тянь-Шанский В.П.* О могущественном территориальном владении применительно к России. Очерк по политической географии // *Пространственная экономика*. 2008. № 2. С. 144–160.
3. *Bassin, Mark.* Imperialism and the Nation State in Friedrich Ratzel's Political Geography // *Progress in Human Geography*. 1987. Vol. 11, No. 4. P. 473–495.
4. *Cameron, Rondo E.* *A Concise Economic History of the World: from Paleolithic times to the present*. 2nd edition. N.Y.: Oxford University Press, 1993. XXI + 454 pp.
5. *Chandler, Jr., Alfred D.* *Scale and Scope: The Dynamics of Industrial Capitalism*. Cambridge, Mass.; L.: Harvard University Press, 1994. xx + 760 pp.
6. *Dicken, Peter.* A New 'Geo-Economy': Patterns, Processes, Problems // *Companion Encyclopaedia of Geography. The Environment and Humankind* / Ed. by J. Douglas, R. Huggett and M. Robinson. L.; N.Y.: Routledge, 1996. P. 370–389.
7. *Graff, Michael, Kenwood, A.G. and Loughheed, A.L.* *Growth of the International Economy, 1820–2015*. 5th edition. L.: Routledge, Taylor & Francis Group, 2014. XVII + 368 pp.
8. *Grübler, Arnulf.* *The Rise and Fall of Infrastructures. Dynamics of Evolution and Technological Change in Transport*. Darmstadt: Physica-Verlag Heidelberg, 1990. VIII + 305 pp.
9. *Kennedy, Paul.* *Strategy and Diplomacy*. 1870–1945. 8th edition. L.: Fontana Press, 1989. 254 pp.
10. *Landes, David S.* *The Wealth and Poverty of Nations. Why Some Are So Rich and Some So Poor*. N.Y.; L.: W.W. Norton & Co., 1998. xxii + 650 pp.
11. *Mackinder, Halford J.* *The Geographical Pivot of History* // *The Geographical Journal*. 1904, April. Vol. 23, No. 4. P. 421–437.
12. *O'Rourke, Kevin H. and Williamson, Jeffrey G.* *Globalization and History: Evolution of a Nineteenth-Century Atlantic Economy*. Cambridge: The MIT Press, 1999. xii + 343 pp.
13. *Whittlesey, Derwent.* *The Earth and the State. A Study in Political Geography*. N.Y.: Henry Holt, 1939. xvii + 618 pp.

**K.I.Zubkov**

**THE SECOND INDUSTRIAL REVOLUTION  
AND THE ORIGIN OF WORLD WAR I**

*The article deals with the analysis of economic, technological, social and geopolitical consequences of the second industrial revolution (1870–1914), as well as of the major contradictions of its development. It is argued that the second industrial revolution had given rise to, on the one hand, the unprecedented growth of interconnectivity of the economic development in a group of world's leading states and, on the other hand, sharpening the international economic competition. The increase in value of resource and spatial factors of industrial progress was conducive to emergence of both the watershed and conflict between two distinct types of developing the industrial capitalism, which became the main cause for the origin of World War I.*

*Keywords: second industrial revolution, capitalism, colonialism, geopolitics, World War I, resources, territory.*

**В.Д. Камынин\***

**РОЛЬ А.В. БАКУНИНА В СОЗДАНИИ МНОГОТОМНОГО  
ОБОБЩАЮЩЕГО ТРУДА ПО ИСТОРИИ УРАЛА**

*В статье рассказывается о процессе подготовки и написании многотомной истории Урала, который проходил под руководством А.В.Бакунина. Приведены малоизвестные факты этой эпохи. Раскрываются причины того, почему не были опубликованы три из пяти томов этого издания.*

*Ключевые слова: многотомная история Урала, А.В.Бакунин.*

Важным периодом в деятельности профессора, доктора исторических наук, Заслуженного деятеля науки РСФСР А.В. Бакунина (1924

\* Камынин Владимир Дмитриевич – доктор исторических наук, профессор УрФУ.