



The Severnaya Railway during the period of mass political repression

A. V. Lebedev¹

¹P. G. Demidov Yaroslavl State University, 14 Sovetskaya str., Yaroslavl 150003, Russian Federation

Research article
Full text in Russian

The article, based on a wide range of unpublished sources, many of which are introduced into scientific circulation for the first time, examines the history of the Severnaya railway during the mass political repressions of 1937-1938, analyzes the participation of the railway in the process of reforming the transport sector of the European North of the USSR, the situation on the eve of the “Great terror”, the reasons for the repression and the judicial and investigative practice of state security agencies in railway transport.

Keywords: railway transport USSR; L. M. Kaganovich; Severnaya railway; V. P. Fedan; mass political repression; “enemies of the people”

INFORMATION ABOUT AUTHORS

Lebedev, Anton V. | E-mail: lebedevAV1984@mail.ru
Cand. Sc. (History), Associate Professor



Северная железная дорога в период массовых политических репрессий

А. В. Лебедев¹

¹Ярославский государственный университет им. П. Г. Демидова, ул. Советская, 14, Ярославль, 150003, Российская Федерация

УДК 94(47)084.6:656.2«1937/1938»

Научная статья

В статье на основании широкого круга неопубликованных источников, многие из которых вводятся в научный оборот впервые, рассматривается история Северной железной дороги во время массовых политических репрессий 1937–1938 гг.; анализируются участие магистрали в процессе реформирования транспортного сектора Европейского Севера СССР, ситуация накануне «Большого террора», причины репрессий и судебно-следственная практика органов государственной безопасности на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт СССР; Л. М. Каганович; Северная железная дорога; В. П. Федан; массовые политические репрессии; «враги народа»

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Лебедев, Антон Вячеславович | E-mail: lebedevAV1984@mail.ru
Кандидат исторических наук, доцент

Время массовых политических репрессий 1937–1938 гг. является одним из наиболее сложных и противоречивых периодов истории СССР. Перемены, произошедшие в исторической науке под воздействием изменения формы государственного устройства, уже три десятилетия позволяют детально и всесторонне изучать историю транспортного комплекса России¹. Некоторые аспекты «Большого

террора», связанные с репрессиями на транспорте, недостаточно освещены в исследовательской литературе.

Народный комиссариат путей сообщения (далее НКПС) в 1937 г. в значительной мере был затронут террором, тем не менее до сих пор нет четкого представления о том, какие потери в ходе политических чисток понес железнодорожный транспорт [3, с. 36]. Если методологические основы изучения тоталитарного режима и ключевые механизмы проведения массовых политических репрессий на транспорте были оформлены в работах

а развивались хаотично и имели неконтролируемый характер [2]. В основе террора лежала борьба различных партийных группировок как в центре, так и на местах. На фоне этого стали появляться отечественные публикации по истории «Большого террора», которые по сей день так или иначе развивают тему в русле одного из двух обозначенных выше направлений исследовательской мысли.

¹ Первые работы по истории «Большого террора» появились в конце 60-х гг. XX в. в США. Роберт Конквест в условиях «холодной войны» стал создателем классической «теории тоталитаризма», в соответствии с которой основная вина за развертывание репрессий возлагалась на И. В. Сталина, пытавшегося подобным образом укрепить собственную диктатуру [1]. В период перестройки в историографии политических репрессий появилось «ревизионистское» направление. Его основателем стал Джон Арчибальд Гетти. Он перенес основной акцент с фигуры И. В. Сталина на его окружение и на исторический контекст. Согласно этому направлению массовые репрессии не были спланированы руководством страны,

© Лебедев А. В., 2020

Статья открытого доступа под лицензией CC BY (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)

обобщающего характера уже в конце XX в. [4, с. 79–82], то региональный аспект темы вплоть до настоящего момента раскрыт слабо [5]. В частности, нет ни одной публикации, посвященной истории Северной железной дороги в годы «Большого террора».

В рамках освещаемого в статье хронологического отрезка времени Северной железной дороги в ее современных границах не существовало – в соответствии с приказом Л. М. Кагановича в середине 1936 г. из ее состава в качестве самостоятельной структурной единицы была выделена Ярославская магистраль [6]. Этому предшествовала продолжительная и кропотливая работа по созданию проекта разделения одного из крупнейших транспортных коридоров СССР общей протяженностью 3,8 тыс. км, управлять которым в условиях форсированного развития экономики становилось все сложнее. Первоначально из участков, изъятых из Северной и Московско-Курской железных дорог, планировалось создать новую Кировскую линию, которую впоследствии хотели продолжить до Печорского угольного бассейна [7].

В конечном итоге было решено отказаться от технически сложного и дорогостоящего проекта в пользу более простого разделения Северной железной дороги на две части². В новых границах она состояла из двух основных линий, проложенных по территории Европейского Севера РСФСР и пересекающихся в го-

² Решающее значение в выборе конечного проекта сыграло не качество его составления, а субъективный фактор, обусловленный изменившейся конъюнктурой внутри НКПС. Техническая проработка проектной документации в начале 1935 г. не уступала, а по некоторым положениям превосходила все последующие документы. Л. М. Каганович, заняв пост главы транспортного ведомства, начал кампанию против «предельщиков» – специалистов старой школы, которые вместо завышенных, ничем не подкрепленных показателей работы железнодорожного транспорта предлагали научно обоснованные, но более скромные расчеты перевозочного процесса. Коллектив рабочей группы по разукрупнению Северной железной дороги во главе с профессором С. И. Нейштадтом был вызван к новому Наркому. «Более хитрые выкручивались по принципу «с одной стороны – с другой стороны», другие же полностью поддержали ученых. Резюме в речи Кагановича было уничтожающим <...>. В результате появился грозный приказ: всех старых профессоров <...> отослать на пенсию, а более молодых перевести на дорожные, на низовую работу. Было это в начале 1935 г., а осенью все эти лица были арестованы» [8, с. 12].

роде Вологде. Рассматриваемая транспортная артерия не представляла собой единого целого ни в техническом, ни в эксплуатационном отношении. Даже ключевые направления магистрального хода (Архангельск – Данилов, Череповец – Буй и Буй – Киров) состояли из участков различной пропускной способности [9]. Ее эксплуатационная длина составляла 1 972 км. К ней прилегал колоссальная территория размером 880 тыс. кв. км. По большей части это были слабо развитые в хозяйственном отношении и малонаселенные местности [10].

В период форсированной индустриализации прилегающие к Северной железной дороге районы стали постепенно превращаться из «отсталой окраины» («гиблого места») в передовой регион с развитой лесопильной промышленностью, сельским хозяйством и молочным животноводством. Выпуск валовой продукции увеличился более чем в два раза. По этой причине техническая вооруженность рассматриваемой транспортной артерии со временем перестала удовлетворять быстро растущие грузовые и пассажирские потоки (41,5 % рельсов были уложены еще до 1915 г., паровозный парк на 32,3 % состоял из маломощных паровозов устаревших моделей, построенных до 1918 г., а 28,5 % мостов находилось в аварийном состоянии) [11].

Несмотря на это, на железнодорожном транспорте СССР был введен новый технологический процесс и правила технической эксплуатации, которые заметно снизили капиталовложения и существенно сократили время на реконструкцию различных отраслей железнодорожного хозяйства [12]. Интенсивность эксплуатации подвижного состава возросла в три раза, время на его реновацию урезали в среднем на 23 %, а расценки на выполненные работы снизили на 15 % [13]. Железные дороги, функционировавшие на пределе своих возможностей, были посажены на «голодный паек». Порой не хватало самых элементарных запасных частей, что стало причиной серьезных трудностей в организации перевозочного процесса [14].

В своем докладе о работе дороги 17 сентября 1936 г. начальник Северной железной

дороги В. П. Федан констатировал: «За истекшее время мы работаем неудовлетворительно, об этом мы заявляли и заявляем каждый месяц <...>, но отдельные звенья работают более или менее хорошо. Мы не можем признать работу удовлетворительной, потому что мы ни один раз в три месяца не выполнили план погрузки. Когда я сделал анализ, то оказалось, что весь план погрузки леса <...> меньше нормы, а грузили все, что попадало под руки и поэтому не выполнили государственный план по родам. Поэтому сейчас каждый день мы выполняем план погрузки по фактическому объему, а по качеству мы его не выполняем, и тенденция у всех без исключения такова: раз порожняк погрузили значит работа окончена, а грузовое движение и выборка грузов это дело не наше» [15].

Железнодорожный транспорт СССР шел к апогею политических репрессий постепенно и неуклонно. В начале 1937 г. состоялся второй московский процесс по делу «антисоветского троцкистского центра». Среди его фигурантов был ряд высокопоставленных работников НКПС (Я. А. Лившиц – заместитель Народного комиссара путей сообщения, И. А. Князев – заместитель начальника Центрального управления движения) и руководителей различных железных дорог (И. Д. Турок – заместитель начальника Свердловской железной дороги). Все они являлись людьми с незапятнанной репутацией и безупречным послужным списком, но после нескольких месяцев пыток признались в том, что вели «диверсионно-вредительскую работу на транспорте». Их показания предоставили следствию необходимый обвинительный материал против коллег арестованных [16, с. 129–143], в том числе и ранее работавших на Северной железной дороге³. Послед-

нее давало следственным органам возможность перенести репрессии на провинцию.

Выступление Л. М. Кагановича на февральско-мартовском Пленуме ЦК ВКП (б) стало основой для применения масштабных репрессивных мер по отношению к работникам железнодорожного транспорта СССР. Сразу после пленума Нарком созвал совещание высшего командного состава железных дорог, на котором представителям последнего были даны указания собрать хозяйственно-политические активы на местах, где актуальная информация доводилась до рядовых железнодорожников. Приказы НКПС в скором времени дали идеологическое обоснование и установки на проведение чисток по различным видам железнодорожного хозяйства (паровозное, вагонное, пути, связи и прочее). Особенно тяжелое положение на сети сложилось с подвижным составом. На совещании работников паровозного хозяйства (3–6 апреля 1937 г.) отмечалось, что внутри НКПС проводилась активная подрывная работа диверсантов и японо-немецко-троцких шпионов, а паровозники «притупили свою политическую бдительность и свыклись с недисциплинированностью, технической нечистоплотностью, неорганизованностью работы, создавая этим обстановку, помогавшую вредителям» и как итог ключевые показатели паровозного парка резко ухудшились. В завершение глава транспортного ведомства призвал решительно «выкорчевать последствия вредительства» [18].

Северная железная дорога работала со значительными перебоями. При сохранении устойчивой тенденции роста перевозок на рассматриваемой транспортной артерии эксплуатировались участки, пропускная способность которых была практически исчерпана даже с учетом проведенной ранее модернизации. Начиная с мая резко ухудшилась работа решающей станции Вологда I, от которой во многом зависело выполнение государственного плана перевозок в целом по магистрали. Простой транзитных вагонов с переработкой, при норме 7,5 часов,

³ Среди них особо выделялись: Постников Александр Михайлович (1886–1937), на момент процесса занимавший пост заместителя НКПС, в свое время работавший начальником станции Исакогорка, и Аржанов Михаил Михайлович (1873–1938) – член Научно-технического совета НКПС, который в годы Первой мировой войны трудился в качестве начальника Архангельского отделения Северной железной дороги. В начале 1937 г. многие работники рассматриваемой транспортной артерии помнили их по совместной работе. В связи с этим В. П. Федан на дорожном активе обратился к собравшимся: «Может быть вы здесь расскажете, что было на самом

деле <...>. Если вы выступите здесь и расскажете, то может быть, вы сможете разобраться нам, почему Постников замалчивал о своих ошибках» [17].

увеличился до 15,0 часов. Наличие вагонов рабочего парка систематически возрастало и доходило в отдельные дни до 1 500 вагонов, т. е. в 2 раза выше нормы. Несмотря на увеличившийся грузопоток, количество отправляемых грузовых поездов снизилось с 32 в мае до 29 в августе и сентябре. Из них только 33 % было отправлено по расписанию [19].

Под давлением непомерных нагрузок стала разрушаться и без того изношенная материально-техническая база железнодорожного транспорта СССР. Имевшиеся в распоряжении Северной железной дороги производственные мощности не позволяли быстро и качественно приводить в порядок подвижной состав и путевое хозяйство. Комплексные бригады по ремонту паровозов были укомплектованы не полностью, квалифицированных кадров не хватало. Встречались случаи, когда люди дежурили в течение суток, после чего, не дождавшись смены, самовольно покидали рабочие места. Подобными усилиями удавалось поддерживать в исправном состоянии только 25 % единиц подвижного состава от их общего объема [20]. Планирование работы было организовано крайне неудовлетворительно. Во всех депо составлялись графики оборота паровозов, но они не согласовывались с другими службами и по этой причине регулярно срывались. Депо систематически не давали в срок паровозы под поезда, что приводило к нарушению графика движения и невыполнению государственного плана перевозок [21].

Практика «оперативных планов», в соответствии с которой НКПС мог в одностороннем порядке пересматривать показатели работы, не позволяла руководству отдельных магистралей на местах организовывать технологический процесс и реализовывать в полном объеме крупные инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры. Фактически контрольные цифры менялись каждый квартал: в начале года вносился один план, потом его уменьшали, что в условиях перехода железных дорог на хозрасчет приводило к сокращению рабочей силы, после чего государственное задание вновь увеличивалось и начальники дорог были вынуждены выполнять завышенные нормы, исходя из тех

урезанных ресурсов, которые находились в их распоряжении [22].

В 1937 г. объем вложений в обновление материально-технической базы Северной железной дороги достиг 31,6 млн рублей [23]. Предусмотренные на них инвестиционные проекты отвечали текущим запросам грузоотправителей и в полном объеме соответствовали перспективным прогнозам развития прилегающих к рассматриваемой транспортной артерии регионов, а также потребностям государства. Однако средства, направляемые на модернизацию транспортной инфраструктуры, распределялись внутри дороги крайне неравномерно и сильно распылялись между отдельными видами работ, что в конечном итоге обусловило низкую эффективность претворяемых в жизнь мероприятий. В свою очередь, срыв сроков исполнения приводил к замораживанию всех дорожных счетов и остановке их финансирования со стороны НКПС.

«Товарищи, критика, которая развернулась здесь по моему докладу, а, следовательно, и о работе, которую проделала дорога под моим руководством, показала, что еще мало, очень недостаточно сделано по части практического выполнения решений ЦК ВКП (б), – отметил, завершая I партийную конференцию Северной железной дороги, ее начальник В. П. Федан. – Мы сидим ночи, сидим дни, работаем очень много, а видимо целый ряд вопросов <...> упускаем» [24].

С целью решения производственных задач, стоящих перед железнодорожным транспортом СССР, в среде железнодорожников развернулось движение за освоение новой техники и высокую производительность труда. Однако стремительный взлет стахановско-кривоносовского движения, первоначально сопровождавшийся широким вовлечением работников транспортного ведомства в процесс социалистического соревнования, не был обеспечен государственной поддержкой. Начальники железных дорог и аппарат дорожных политотделов на местах оказались не готовы воплотить в жизнь оптимистичные лозунги правительства.

«Хочу поставить еще один серьезный вопрос – это вопрос людей, соревнования, удар-

ников, вопрос лучших стахановцев, – пояснил В. П. Федан. – Много времени мы бьемся над этим, и ничего не выходит. Есть шаблон: значок ударника имеет – это лучший, получил недавно почетного железнодорожника – это лучший. А больше ничего нет. Но людей растущих не вытаскиваем. Почему? Потому что наша организация виновата» [25].

Мероприятия по организации социалистического соревнования на транспорте в то время были, как правило, крайне слабо подготовлены. Опытные поездки, имевшие целью достижение технически обоснованных скоростей поездов и форсировки котла, для постепенного наращивания технической скорости паровоза не проводились. Негативно на морально-психологическое состояние железнодорожников влияли поиск виновных в чрезвычайных ситуациях, часто возникавших в период проведения стахановских декад, и набиравшие обороты репрессии, когда обвинения производственного характера стали смыкаться с политическими, что повлекло отток масс и повсеместное угасание стахановско-кривоносовского движения [26].

Больше всего железнодорожникам не нравились выскочки, которые сбивали нормы выработки и не давали нормально работать остальным. Увеличение объемов производства, произведенное одним работником, автоматически приводило к росту плана суточной выработки для всех остальных. Это требовало от тех людей, которые не были вовлечены в социалистическое соревнование, повышения производительности труда, в противном случае работа оплачивалась по средней ставке. Квалифицированные рабочие получали намного меньше неквалифицированных. Если в мае 1937 г. слесарь 6 разряда на кулисном движении выработывал 156 часов, получая за свой труд 197 рублей, то маляр при той же выработке зарабатывал 400 рублей. Все это вынуждало рабочих гнаться за количеством в ущерб качеству, так как при соблюдении качества их заработок падал на 50 % [27].

Все вышеперечисленное привело к тому, что в среде железнодорожников заметно вырос уровень социальной напряженности, обусловленный снижением уровня жизни на фоне увеличения интенсивности их экс-

плуатации. Данное обстоятельство наглядно иллюстрирует следующий пример: в середине 1937 г. на станции Буй в очереди у магазина на один рабочий Северной железной дороги на протяжении полутора часов открыто вел «контрреволюционную агитацию». Он собрал вокруг себя толпу из железнодорожников, членов их семей и пассажиров. Однако больше всего руководство дороги возмущал тот факт, что никто из них не позвал «соответствующего товарища из органов НКВД, чтобы этого контрреволюционера убрали и заткнули ему глотку» [28].

В ходе I партийной конференции (2–4 июня 1937 г.) были вскрыты многочисленные недостатки в работе Северной железной дороги, а ее руководство было поставлено перед фактом необходимости принятия более жестких мер к подчиненным. Начальник дороги оказался не готов к подобному повороту событий и, не сориентировавшись в ситуации, признался, что не может выгнать всех классовых врагов только потому, что их нечем заменить. Масштаб сбора компрометирующих материалов был настолько велик, что в результате составления особых списков на людей, взятых под политическое подозрение, в них оказалась половина членов парторганизации дороги [29]. «Товарищи, нельзя же бросаться в другую крайность, – оправдывался В. П. Федан. – Я сказал в докладе совершенно не правильно <...>, что не можем выгнать всех классово-чуждых элементов. Так получилось в той концепции, что цифры, которые я имел, я Вам не оглашал, а в голове получилось. Неправильно это совершенно <...>. Из управления мы не можем видеть каждого конкретного виновника <...>, надо рассматривать по существу каждый факт, по каждой заметке надо найти человека и что-нибудь сказать – враг или не враг. Не правильно, если сегодня скажешь, что в плохой работе дороги виноваты только враги» [30].

Однако беспощадный маховик репрессий был запущен, в результате чего на Северной железной дороге начались массовые увольнения и исключения из рядов ВКП (б), за которыми последовали первые аресты ее обслуживающего персонала. «Мы имеем

по дороге 968 выбывших членов партии, из которых у нас исключено за разные бытовые дела 480: за то, что жену побил, за то, что систематически выпивает, за неуплату членских взносов, за пассивность, – предостерегал начальник дорожного политотдела В. И. Кириллов. – В ряде партийных организаций сложилось такое мнение, что когда обсуждается вопрос о врагах, то бывших членов партии причисляют к ним всех огулом» [31]. Несмотря на это, наложения административных взысканий проводилось «пачками» без необходимого разбора причин нарушения дисциплины. По оперативным службам рассматриваемой транспортной артерии (паровозная, вагонная, движения, грузовая, пассажирская, пути и связи) в 1937 г. штат обновился на 50 %, а высший командный состав дороги за время репрессий два раза сменился в полном объеме [32].

Сотрудники, пришедшие им на смену, как правило, не обладали их профессиональными навыками и широким кругозором. В основной массе это были «люди от станка» – молодые специалисты, не имевшие ни достаточного опыта работы, ни технического образования [33]. Недостатки и непреднамеренные ошибки, которые имели место в повседневной работе без исключения у каждого, в то время расценивались следственными органами как злостное вредительство. «Опытных, знающих кадров становилось все меньше. Назначали главным образом молодежь, пришедшую с ВУЗов, иногда и без опыта и без достаточной жизненной подготовки. Все это породило нерешительность. Люди боялись риска. Все перестраховывались <...>. Транспорт стал работать хуже и хуже. Не было кому работать. Молодежь училась работать и боялась учебы, боялась, что любая небольшая ошибка будет служить обвинением во вредительстве» [34].

Ссылки

1. Conquest Robert. The Great Terror: Stalin's Purge of the Thirties. Toronto, 1968. 584 p.
2. Getty John Archibald. Origins of Great Purges: The Soviet Communist Party Reconsidered, 1933–1938. New York, 1985. 275 p.
3. Филиппов К. И. Немного о прошлом: мемуары заместителя Народного комиссара путей сообщения СССР в 1938–1942 гг. М., 1997. 108 с.
4. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917–1945 гг. СПб.; М., 1997. 416 с.

В период массовых политических репрессий 1937–1938 гг. на Северной железной дороге было осуждено 239 железнодорожников, из которых половина была приговорена к высшей мере наказания. В их числе был начальник дороги В. П. Федан и дорожный инспектор НКПС Э. П. Иванов, а также ряд начальников служб: паровозной – В. В. Круцко и отделов рассматриваемой транспортной артерии: политического – В. И. Кириллов, финансового – В. А. Родионов и многие другие [35]. Следствие над ними носило фальсифицированный характер. Методы морального и физического воздействия широко применялись не только к обвиняемым, но и к свидетелям. Все фигуранты дела являлись кадровыми железнодорожниками, хорошо знавшими свое дело и искренне любившими транспорт, но их «сделали врагами», списав на них ошибки начальства [36]. Однако после этого работа железных дорог не улучшалась, а становилась еще хуже (по многим показателям перевозочного процесса в начале 1938 г. железнодорожный транспорт откатился до уровня 1935 г., когда Л. М. Каганович только возглавил отрасль). Впоследствии все осужденные по 58 статье работники Северной железной дороги были реабилитированы, а дела на них прекращены «за отсутствием состава преступления». Со временем руководство НКПС стало более объективно оценивать реальное положение железнодорожного транспорта, который еще долго не мог оправиться от последствий массовых политических репрессий в среде железнодорожников [37]. Под давлением неоспоримых фактов изменился тон официальных документов. Важно подчеркнуть, что с этого момента гораздо меньше говорилось о вредительстве, а основное внимание уделялось состоянию производства.

5. Кудрявцев С. В. Массовые репрессии в Ярославской области 1937– 1938 гг. (дело о «вредительстве на транспорте») // Страницы минувшего: VI Тихомировские краеведческие чтения. Ярославль, 1997. С. 161–163.
6. Государственный архив Ярославской области (далее ГАЯО). Ф. Р-2295. Оп. 25 Т. Ед. хр. 7. Л. 74.
7. Российский государственный архив экономики (далее РГАЭ). Ф. 1884. Оп. 57. Ед. хр. 420. Л. 58–60, 63.
8. Яроцкий А. С. Золотая Колыма. М., 2003. 268 с.
9. РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 72. Ед. хр. 97. Л. 3, 6, 7.
10. Государственный архив Вологодской области (далее ГАВО). Ф. Р-628. Оп. 1. Ед. хр. 382. Л. 147.
11. ГАВО. Ф. Р-628. Оп. 1. Ед. хр. 842. Л. 58, 69, 86.
12. РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 43. Ед. хр. 255. Л. 50–57.
13. Постановления СНК СССР и ЦК ВКП (б) о железнодорожном транспорте: сборник. Т. 1: 1933–1936. М., 1937. С. 588–589.
14. Северный путь. 1936. 17 сент.
15. ГАВО. Ф. Р-628. Оп. 1. Ед. хр. 3. Л. 43.
16. Процесс антисоветского троцкистского центра (23–30 января 1937 года). М., 1937. 258 с.
17. Вологодский архив новейшей политической истории (далее ВОАНПИ). Ф. 2028. Оп. 1. Ед. хр. 64. Л. 22.
18. РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 43. Ед. хр. 255. Л. 192.
19. ГАЯО. Ф. Р-2295. Оп. 6. Ед. хр. 408. Л. 2.
20. Северный путь. 1936. 20 сент.
21. ГАВО. Ф. Р-628. Оп. 1. Ед. хр. 843. Л. 92.
22. РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 66. Ед. хр. 108. Л. 139.
23. ГАВО. Ф. Р-628. Оп. 1. Ед. хр. 841. Л. 5.
24. ВОАНПИ. Ф. 2028. Оп. 1. Ед. хр. 69. Л. 47.
25. ГАВО. Ф. Р-628. Оп. 1. Ед. хр. 3. Л. 65.
26. ВОАНПИ. Ф. 2028. Оп. 1. Ед. хр. 64. Л. 33.
27. ГАЯО. Ф. Р-3698. Оп. 2. Ед. хр. С 7594. Л. 24.
28. ВОАНПИ. Ф. 2028. Оп. 1. Ед. хр. 70. Л. 40.
29. ВОАНПИ. Ф. 2028. Оп. 1. Ед. хр. 129. Л. 7.
30. ВОАНПИ. Ф. 2028. Оп. 1. Ед. хр. 69. Л. 51.
31. ВОАНПИ. Ф. 2028. Оп. 1. Ед. хр. 70. Л. 154.
32. ВОАНПИ. Ф. 2028. Оп. 1. Ед. хр. 129. Л. 71–72.
33. ГАЯО. Ф. Р-2295. Оп. 6. Ед. хр. 409. Л. 109.
34. Архив общества "Мемориал". Ф. 2. Оп. 1. Ед. хр. 64. Л. 28, 35.
35. ВОАНПИ. Ф. 2028. Оп. 1. Ед. хр. 129. Л. 2.
36. Архив общества "Мемориал". Ф. 2. Оп. 1. Ед. хр. 64. Л. 56.
37. ГАЯО. Ф. Р-2295. Оп. 6. Ед. хр. 415. Л. 17.