



The reflection of the events of mass political repressions of 1937–1938 on the pages of the periodical press (on the materials of the newspaper "Stakhanovets transporta")

A. V. Lebedev¹, A. M. Moysinovich¹

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

DOI: 10.18255/1996-5648-2022-4-560-573

Research article
Full text in Russian

The article examines the process of formation of departmental periodicals on the USSR railway transport and the reflection of the events of mass political repression in 1937–1938 on the pages of the newspaper "Stakhanovets transporta". The object of study is publications and drawings of the printed management body and the political department of the Yaroslavl Railway. In the course of the research work, the main themes and images most often found on the pages of the newspaper "Stakhanovets transporta", reproducing the events of the "Great Terror", were analyzed, the role and place of departmental periodicals in reflecting the emotional mood of people and transmitting the atmosphere of the era were revealed.

Keywords: railway transport of USSR; mass political repression; periodical press; departmental publications; caricatures

INFORMATION ABOUT AUTHORS

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

Moysinovich, Anna M. | E-mail: devero2000@mail.ru
Cand. Sc. (History), Associate Professor



Отражение событий массовых политических репрессий 1937–1938 гг. на страницах периодической печати (по материалам газеты «Стахановец транспорта»)

А. В. Лебедев¹, А. М. Мойсинович¹

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

DOI: 10.18255/1996-5648-2022-4-560-573

Научная статья

УДК 94(47) 656.2:070.487 «1937/1938»

Полный текст на русском языке

В статье рассматривается процесс становления ведомственной периодики на железнодорожном транспорте СССР и отражение событий массовых политических репрессий 1937–1938 гг. на страницах газеты «Стахановец транспорта». Объектом изучения являются публикации и иллюстрации печатного органа управления и политотдела Ярославской железной дороги. В ходе проделанной исследовательской работы были проанализированы основные темы и образы, наиболее часто встречаемые на страницах газеты «Стахановец транспорта», воспроизводящие события «Большого террора», выявлены роль и место ведомственной периодики в отражении эмоционального настроения людей и передаче атмосферы эпохи.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; политические репрессии; периодика; ведомственные печатные издания; карикатуры

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

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

Мойсинович, Анна Михайловна | E-mail: devero2000@mail.ru
Кандидат исторических наук, доцент

История массовых политических репрессий 1937–1938 гг. – тема относительно «новая», получившая право на существование благодаря тем общественно-политическим переменам, которые вот уже более трех десятилетий позволяют более глубоко смотреть на прошлое транспортного комплекса России.

© Лебедев А. В., Мойсинович А. М., 2022

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

Становление устойчивой историографической традиции по данной теме приходится на рубеж XX–XXI века. В свете этого на первый план выходит проработка источниковой базы исследования. Вышедшие публикации традиционно опираются на законодательные и ведомственные нормативно-правовые акты, документы коммунистической партии и следственные материалы по делу о контрреволюционной, диверсионно-вредительской организации, якобы существовавшей на железнодорожном транспорте СССР. Последняя категория документов стала доступна сравнительно недавно, только в 2013 г., после истечения срока давности (75 лет). Периодическая печать, отражавшая эмоциональный настрой людей и передававшая атмосферу эпохи, используется слабо, хотя в контексте данной темы представляет особый интерес.

В период проведения индустриализации и коллективизации страны периодическая печать играла пропагандистскую роль. В это время возникло значительное число новых типов изданий, определилась их четкая специализация для разных слоев населения: рабочих, крестьян, служащих. Появилась ведомственная периодическая печать практически по всем отраслям народного хозяйства. В связи с разветвленной сетью железных дорог, развитием новых путей сообщения и увеличением их протяженности актуальными стали реорганизация и создание для железнодорожных служащих новых печатных изданий, освещавших для них злободневные события и публиковавших производственно-техническую информацию.

В этот период появились многочисленные журналы: «Вагонник» (М., 1936–1940), «Паровозник» (М., 1936–1940), «Партийный работник железнодорожного транспорта» (М., 1936–1940), «Путеец» (М., 1936–1940) – и газеты: «Северный путь» (М., 1933–1936; Вологда, 1936–1953; Ярославль, 1953–1961/1962), «Кировская магистраль» (1936–1959), «Амурский железнодорожник» (Свободный, 1936–1959) и др. Многолетнюю историю имела центральная газета «Гудок», выходящая в Москве с 1917 г. и пользовавшаяся большим авторитетом в среде железнодорожников и их семей. Если первоначально материалы изданий были направлены на повышение трудовой активности работников, пропаганду первых пятилеток, распространение опыта стахановского движения, то со временем в них усиливался партийный контроль; главный акцент делался на выполнение общеидеологических установок.

Первый номер одного из старейших транспортных изданий России, печатного органа управления и политотдела Северной железной дороги – газеты «Северный путь» – увидел свет 16 октября 1933 года. Для того времени дорожная газета имела внушительный тираж (5 тыс. экземпляров) и обладала солидной материально-технической базой. Штат работников редакции и типографии состоял из 30 человек. Партия отпускала на развитие периодической печати «огромные средства» [1], что позволи-

ло со временем довести тираж до 12 тыс. экземпляров. Газета пользовалась большой популярностью. В среде рабочих Северной железной дороги её подписка – 9457 экземпляров – заметно опережала такие издания, как «Гудок» – 7584, «Правда» – 4677 и «Известия» – 1162 [2]. Обслуживающий персонал рассматриваемой транспортной артерии получал актуальную информацию из местной печати.

«Железнодорожники предъявляют к своей газете повышенные требования – они хотят, чтобы газета имела не только богатое идейное и литературное содержание, но и культурный внешний вид, – отмечалось в справке о работе отделения «Трансжелдориздат» на Северной железной дороге. – Техническое оформление газеты должно быть подчинено одному: наилучшим образом довести до читателя смысл помещённого материала, обеспечить его усвоение, обратить внимание на главное» [3]. Согласно директиве отдела культуры и пропаганды всю работу транспортной печати в период индустриализации было необходимо подчинить большевистской борьбе за быстрейшую реализацию решений ЦК ВКП (б) и СНК СССР по железнодорожному транспорту [4].

Низовая печать транспорта как качественно, так и количественно (около 200 многотиражных газет), выросшая за годы первых пятилеток, со временем стала объектом пристального внимания со стороны партии и правительства. Все средства массовой информации были поставлены под строгий контроль власти. Помимо отделов информации Народного комиссариата путей сообщения (далее НКПС), которые давали главе транспортного ведомства информацию о том, когда кто пришёл и ушёл, с кем и о чём общался и т. п., более подробные сведения о руководящих кадрах сообщали работники дорожно-транспортных отделов НКВД и редакторы дорожных газет [5, с. 81]. К тому времени все газеты были органами политотделов железных дорог, работники которых были поставлены не только для борьбы с недостатками транспортного хозяйства, но и для осуществления политико-идеологической постредактуры текстов, а также информирования начальства о настроениях редакторов и их просчетах, которые в сложной политической ситуации того времени приравнивались к саботажу.

В середине 1936 г. из состава Северной железной дороги в качестве самостоятельной структурной единицы была выделена Ярославская железная дорога, которая объединила железнодорожные коммуникации Верхнего Поволжья [6]. В качестве печатного органа управления и политотдела рассматриваемой артерии была создана газета «Стахановец транспорта», первый номер которого вышел 1 июля 1936 года. Штат сотрудников её редакции и типографии составлял 55 человек [7]. Новое издание продолжило традицию газеты II эксплуатационного отделения (ст. Всполье) Северной железной дороги «За реконструкцию», основанной

7 августа 1931 г. (редактор М. Е. Жилиев, а с 28 апреля 1932 г. – А. С. Хорхорин). Она выходила три раза в месяц (подписная цена в месяц 18 коп.) и включала 41 постоянного рабкора, многие из которых стали сотрудничать с редакцией вновь учреждённого печатного органа [8].

«Стахановец транспорта» выходил два раза в неделю (по четвергам и воскресеньям), тираж составлял 9,6 тыс. экземпляров. Стоимость одного номера была 15 коп. Можно было оформить подписку на месяц (1 руб. 15 коп.), квартал (3 руб. 45 коп.) и полугодие (6 руб. 90 коп.). Большие ли это были деньги? Порция мороженого в 1937 г. стоила 20 коп., цена буханки ржаного хлеба составляла 85 коп., банку консервированной кеты можно было приобрести за 3 руб. 50 коп., бутылку водки (0,5 литра) – за 6 руб., килограмм говядины – за 7 руб.

Структура доходов железнодорожников в то время была достаточно сложной, а оклады высшего руководства (без учёта дополнительных стимулирующих выплат) были в 23 раза выше содержания низших служащих.

Оклады работников, входивших в номенклатуру НКПС, были настолько велики, что перекрывали нищенские доходы рядовых железнодорожников, создавая тем самым внешне благополучную картину благосостояния работников транспортного ведомства. Основная часть железнодорожников жила небогато. Доходы низших служащих не позволяли им выписывать «Стахановец транспорта» на регулярной основе, а многие из тех, кто имел возможность приобретать газету, отказывались это делать, поскольку она доставлялась на отдалённые станции с большим опозданием. Иногда подписчики получали в месяц всего по три-четыре номера.

На небольших разъездах, где остановка поездов не была предусмотрена, корреспонденция и связки газет бросали прямо на ходу, они падали в грязь или под колёса состава. Путём подписки распространялось не более 70 % всего тиража. «Стахановец транспорта» выписывали только 6720 (из 48279) работников рассматриваемой транспортной артерии, или 13,9 % от их общего числа [9].

После печально известного февральско-мартовского пленума ЦК ВКП (б) 1937 г., на котором был принят курс на усиление борьбы с троцкистскими шпионами, вредителями и террористами, на железнодорожном транспорте СССР с невероятной скоростью стала нарастать напряжённая обстановка [10]. Как вспоминал А. М. Зелёный, возглавлявший вагонное хозяйство НКПС, «перед ним был поставлен вопрос, что в его аппарате должны быть троцкисты <...>, но мы не находили этих троцкистов, не находили и подрывной работы <...>. В парторганизации сеялось недоверие друг к другу. Люди замкнулись, не было прежней дружбы, партийной откровенности» [11, с. 19].

Редакторам всех без исключения дорожных газет вменялось в обязанность уделять пристальное внимание поступающим в редакцию пись-

мам и материалам, повествующим о нарушении правопорядка и трудовой дисциплины [12]. На страницах транспортной печати всё чаще стали появляться заметки, называвшие имена конкретных работников, плохо выполнявших приказы НКПС, а также виновных в авариях и крушениях. Подобный стиль подачи материала делал в дальнейшем аресты неминуемыми. При этом недостаточное усердие в работе дорожной печати расценивалось как злостное вредительство и пособничество «врагам народа». На протяжении 1937 г. руководство газеты «Стахановец транспорта» сменилось три раза (в мае, сентябре и декабре) [13].

Политотдел много раз разбираал работу печатного органа управления Ярославской железной дороги, отмечая в качестве основного недостатка их деятельности низкий идейно-политический уровень. «На страницах газеты печатается безмерное количество резолюций и постановлений, статей корреспондентов, но мало писем рабочих <...> отношение работников редакции к рабочим письмам в меньшей степени возмутительное. По два месяца лежали письма не разобранными <...>. Опытными журналистами редакция не располагает, она превратилась в проходной двор, чуть ли не каждый день принимает и увольняет работников» [14]. Последнее не могло не сказаться на качестве публикуемого материала. Низкая квалификация сотрудников редакции и корреспондентов, пришедших на смену кадровым работникам печати в период массовых политических репрессий, привела к появлению большого числа опечаток, орфографических и пунктуационных ошибок.

Первая партийная конференция рассматриваемой транспортной артерии в своей резолюции констатировала, что дорожная газета «Стахановец транспорта» не стояла на уровне задач, поставленных решением февральского пленума ЦК ВКП (б) по разоблачению и выкорчевыванию «врагов народа». Выступавшие докладчики отмечали, что руководство газеты оторвалось от масс, не вело работы с рабочими корреспондентами, допускало грубейшие политические ошибки – «шельмовало» честных стахановцев, одновременно предоставляя возможность высказаться «врагам народа» [15]. Как итог – 10 сентября 1937 г. с должности главного редактора был снят В. И. Туркатов. В качестве основной причины его увольнения отмечалось «наличие фактов вредительской работы» [16].

После этого «Стахановец транспорта» стал активно публиковать заметки и письма от рабкоров, по содержанию скорее напоминавшие доносы. Руководитель отдела писем отметил: «Стахановец транспорта имеет проверенных (штатных) 80 человек рабкоров, а пишет 800 человек. Кто это за люди не известно. На большинство писем рабкоров мы отвечаем <...>. Мы иногда отписываемся – пишем на бланке три слова, что Ваша заметка послана на расследование. Действительность материала низка. Материал

посылаем на расследование, он часто пропадает на три – четыре месяца, иной раз нет уже смысла возвращаться к нему» [17].

Примечательно, что поток корреспонденции с мест возростал синхронно с раскручиванием репрессий: если в августе и сентябре 1937 г. было 112 писем, то в октябре – уже 600!

Характер публикаций варьировался от небольших заметок, констатирующих отдельные недочёты в работе¹, до крупных статей, содержащих обоснование применения репрессивных мер к работникам Ярославской железной дороги².

Каждая новая публикация из последней категории предваряла очередную волну арестов, готовя общественное мнение и одновременно давая «отмашку» следственным органам. Каждый последующий цикл статей был жёстче, а волна репрессий масштабней по сравнению с предыдущими.

Наглядно процесс информационного сопровождения массовых политических репрессий на рассматриваемой транспортной артерии характеризуют публикации дорожной газеты по паровозной службе³.

Выстроенные в хронологической последовательности, они реконструируют страшные события 1937 г. Данный цикл изданий начался с заметки об избиении машиниста, орденоносца (вопреки расхожему мнению современники не очень любили стахановцев). За ней последовали статьи, ставшие поводом для арестов начальников депо и отделов управления паровозной службы Ярославской железной дороги. В конечном итоге объектом критики журналистов стало высшее руководство паровозного хозяйства – после ряда изобличительных публикаций был арестован заместитель начальника этого структурного подразделения Э. П. Юргенсон (6 июня), а в последней статье перед начальником дороги М. М. Егоровым был поставлен вопрос: «Можно ли дальше при подобном положении доверять руководство паровозной службой Генриху?» [18]. Спустя некоторое время последовало логическое завершение очищения паровозной службы от «врагов народа» – 15 июля О. О. Генрих был освобождён от занимаемой должности.

¹ «О буксах, смазке и вагонной службе» (№ 68), «Ещё раз о бездушии» (№ 71), «Круговая порука» (№ 83), «Позорные факты» (№ 107).

² «В обстановке подхалимства: разоблачить и изгнать врагов из службы связи» (№ 70), «До конца разгромить вражеский лагерь: руководители службы пути покровительствуют вредителям» (№ 94), «Очистить грузовую службу от врагов и проходимцев» (№ 146), «О саботажниках и странном поведении начальника дороги» (№ 152).

³ «Наглая вылазка классового врага» (№ 23), «Под покровительством начальника паровозной службы» (№ 25), «Ещё раз о врагах и их пособниках из паровозной службы дороги» (№ 32), «Вопрос в упор: до каких пор тов. Генрих и тов. Юргенсон своей политической близорукостью будут способствовать неразоблачённым врагам и нарушителям приказов народного комиссара» (№ 77), «Ещё один серьёзный сигнал» (№ 79), «Вражеское гнездо в паровозной службе» (№ 84).

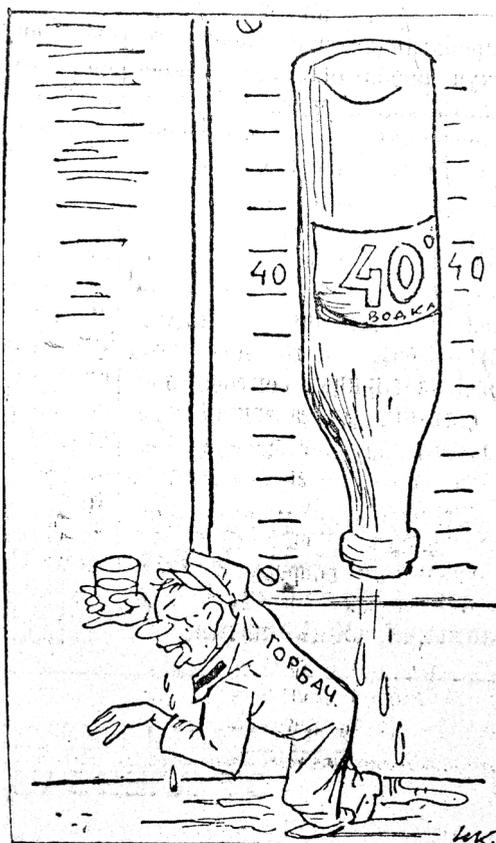
«Так безжалостно и тупоголово (а может быть, планомерно) уничтожался командный состав, истреблялись специалисты, многие из которых выросли и получили высшее образование уже при советской власти, – вспоминал заместитель НКПС К. И. Филлипов. – По фамилиям “вредителей” можно было судить о том, что наибольшее их количество было среди латышей, поляков, немцев, евреев, т. е. отбирали их зачастую и по национальной принадлежности <...>. В эти годы к руководству пришли люди, недостаточно подготовленные и образованные» [19, с. 38].

Для того чтобы оправдать аресты высшего командного состава, представители последнего показывались на страницах «Стахановца транспорта» не в лучшем свете. Непреднамеренные ошибки и просчёты, которые имелись в работе без исключения у каждого, преподносились журналистами как результат злостного, хорошо продуманного вредительства. До конца не разобравшись в ситуации, на людей с лёгкостью вешались политические ярлыки: «вредитель», «шпион», «враг народа», «предатель», «агент Троцкого и Гитлера» и прочее [20]. Это была характерная особенность публикаций 1937 г. Статьи того времени зачастую содержали яркие эмоциональные выпады в адрес объектов травли. Для усиления наглядности заметки часто сопровождались карикатурами, которые тиражировали образцы центральных сатирических изданий.

Ключевое место среди них занимал журнал «Крокодил». В 1930-е гг. рядом художников издания были созданы карикатуры, в которых затрагивались темы разгильдяйства и халатности сотрудников железной дороги, бюрократизма и бездеятельности начальства, многомесячных простоев грузов, большого процента неотремонтированных паровозов и самого страшного порока работников транспортного ведомства – пьянства [21]. Сюжеты художниками брались из материалов центральных советских газет «Правда» и «Известия», отражавших идеологические установки постановлений съездов и пленумов ВКП (б).

Проблема пьянства всегда стояла довольно остро в России, особенно в рабочей среде, влияла на трудовую дисциплину на предприятиях и срывы производственных планов. Пьянство считалось серьёзным пороком, который нужно было искоренять, и потому неоднократно становилось узловой темой для карикатуристов. На рисунке художника Н. И. Кирсанова «По своему измерителю», опубликованном в газете «Стахановец транспорта» от 28 августа 1937 г. (рис. 1), можно увидеть в стельку пьяного начальника депо Сонково К. Д. Горбача со стаканом водки в руке. На заднем плане изображен термометр в виде огромной перевернутой бутылки сорокаградусной водки. Захмелевший К. Д. Горбач, меряя все градусами своего напитка, отмечает: «Скажите, пожалуйста, такая жара, а они еще о зиме толкуют» [22].

ПО СВОЕМУ ИЗМЕРИТЕЛЮ,



Нач. депо Горбач: Скажите, пожалуйста, такая жара, а они еще о зиме толкуют.

Рис. 1. Карикатура на начальника депо Сонково К. Д. Горбача в газете «Стахановец транспорта» (1937. 28 авг., № 120 (209)). Художник Н. И. Кирсанов

Следует отметить, что начальник депо отвечал за ремонт железнодорожной техники к зиме. Своевременно подготовленный подвижной состав способствовал выполнению планов по погрузке важнейших грузов I-й категории – угля, руды, металла, леса, зерна; если же с ремонтом были серьезные проблемы (например, ремонт произведен недоброкачественно), это вело не только к срыву плановых поставок, но и к крушениям поездов и авариям. В заметке, под рисунком, указана конкретная фамилия человека, и многие читатели этой газеты его знали в лицо. После появления карикатуры начальника депо ждало серьезное наказание, так как нахождение на службе в нетрезвом состоянии расценивалось как тягчайшее нарушение дисциплины.

На первый взгляд ситуация, отражённая в рассматриваемой карикатуре, проста для понимания, но при более детальном рассмотрении всё выглядит далеко не так однозначно. Наглядный материал только отражает конкретный факт, не вдаваясь в подробности причин, которые привели к печальным последствиям. Автор карикатуры умолчал о том, что, когда К. Д. Горбач прибыл в депо Сонково в начале 1937 г., «дело ремонта паровозов» было давно «угроблено». Ничего не было сказано о том, что длительное время у начальника депо серьёзно болели жена и малолетний ребёнок, находившиеся в Курске, к которым он был вынужден выезжать несколько раз, оставляя производственный процесс без руководства. Детали, неизвестные основной массе работников Ярославской железной дороги, позволяют по-другому взглянуть на изнанку повседневной жизни железнодорожников Верхнего Поволжья и понять тот разрыв между официальной подачей графического материала и действительностью [23].

О серьёзной бюрократической волоките рассказывает двухчастный рисунок, помещённый в газете 10 октября 1937 г. (рис. 2). В правой части рисунка – начальник II отделения движения (ст. Всполье) Ярославской железной дороги П. Г. Гусаров, безмятежно попивающий чаек из блюдца. Рядом с его столом возвышается громадная стопка бумаг, судя по всему, заявки на вагоны, ждущие подписи. С другой стороны стола – корзина для бумаг, куда недрогнувшей рукой начальника эти заявки отправляются. Сам стол распух от бумаг. А в это время – на левой части рисунка – мокнувшие под дождем мука и соль. Железнодорожный служащий умоляет П. Г. Гусарова: «Хлеб да соль... давно уже лежат. Дайте вагонов!», – но тот явно глух к просьбе [24].



Рис. 2. Карикатура на начальника II отделения движения (ст. Всполье) Ярославской железной дороги П. Г. Гусарова в газете «Стахановец транспорта» (1937. 10 окт., № 141 (230)). Художник Н. И. Кирсанов

Сюжетом для иллюстрации послужило одно из многочисленных писем рабкоров. В то же время обращает на себя внимание публикация «За сто тысяч и более вагонов в сутки!» в газете «Правда» от 3 октября 1937 г., где идет речь о государственном плане ежедневной погрузки 100 тысяч вагонов, начиная с 1 октября. В статье говорится о серьезных недочетах со стороны многих железных дорог, неготовности их не только к зиме, но и осени, сорванных планах погрузок, скоплении под открытым небом огромного количества зерна [25]. Возможно, художник Н. И. Кирсанов, опираясь на заметку центральной газеты, оперативно откликнулся на местную критику и отразил схожую ситуацию, подчеркнув виновность в простое важного груза конкретного начальника Ярославской железной дороги, обвинив его в равнодушии и разгильдяйстве.

Однако и в этом случае всё не так однозначно, как может показаться на первый взгляд. Дело в том, что система распределения вагонов на железнодорожном транспорте в то время была очень непоследовательна. С одной стороны, она была поставлена в жёсткие рамки плановой системы, а с другой – начальники станций при изменении мощности отдельных струй грузопотоков (во избежание увеличения времени нахождения вагонов на станции) должны немедленно ставить перед начальником отделения движения вопрос о корректировке плана формирования составов [26]. В сложившейся ситуации П. Г. Гусаров стал заложником обстоятельств – под давлением огромного числа корректив со станций отделения он был вынужден подправлять цифровые данные по наличию парка вагонов.

«Изменения цифровых данных в системе планирования парком роли не играют, т. к. линейные конторы дают подчас неправильные цифры, иногда их приходится после проверки изменять, – пояснил П. Г. Гусаров. – Один раз на станции Нерехта на 20 час. оказалось больных вагонов 42 шт., идущих в ремонт, а впоследствии на 0 час. цифра возросла до 100 шт. и более, т. к. неправильно были внесены 42 больных вагона в здоровый парк <...>. Моя вина в том, что не пресекал в корне неправильность, даваемых со стороны линейных агентов [данных], исправлял их и брал всё это на себя» [27]. При подобной организации работы вагонов на всех грузоотправителей просто не хватало.

На карикатуре «Его хата с краю» (рис. 3), созданной в ответ на письмо рабкора Курицина, изображен волокитчик, начальник станции Ярославль И. И. Казанский, выглядывающий из своего портфеля – неизменного атрибута бюрократа, как из домика, и наслаждающегося окружающей природой и пением птиц. В отдалении, в железнодорожном тупике, стоит поросший мхом и травой вагон № 464208 со старым скреплением. Судя по всему, начальство о нем позабыло, т. к. вагон стоит не разгруженным более трех месяцев. Забывчивость и безынициативность в ситуации, когда возможно старое скрепление могло быть утилизировано или пригодить-

ся для ремонта железнодорожной техники, а вагон использован для погрузки важных грузов, необходимых стране, приравнялись к саботажу и проискам внутренних врагов [28].

ТРИ МЕСЯЦА В ТУПИКЕ

„На ст. Ярославль прибыл вагон № 464208 с различным старым скреплением. Он стоит не разгруженным в тупике более трех месяцев. Начальник станции Казанский очевидно позабыл об этом вагоне“. (Из письма рабнора Курицина).

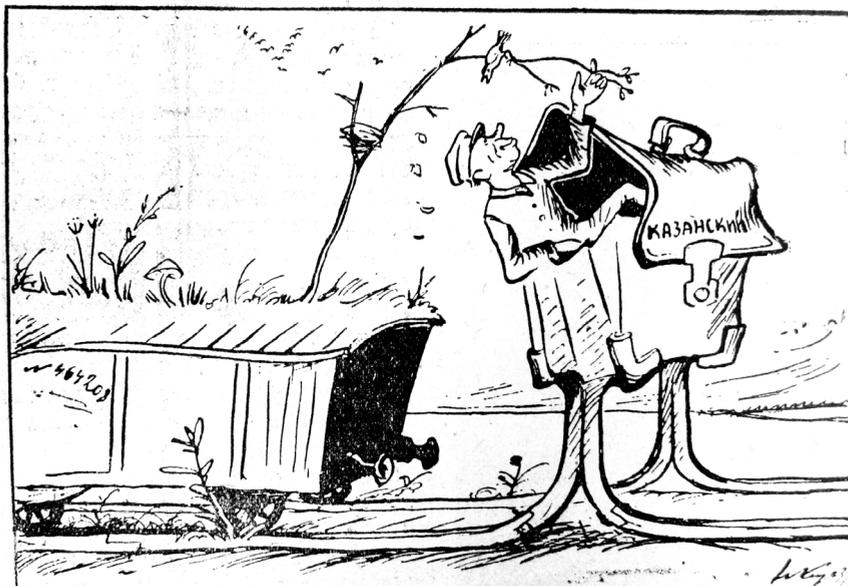


Рис. 3. Карикатура на начальника станции Ярославль И. И. Казанского в газете «Стахановец транспорта» (1937. 28 окт., № 149 (238)). Художник Н. И. Кирсанов

Сатирические уколы и выпады карикатуристов «Стахановца транспорта» в сторону работников Ярославской железной дороги, а также критика отдельных случаев воровства, кумовства, бездеятельности и халатности на производстве формировали общественное мнение и часто служили сигналом к действию органов транспортной прокуратуры. Недостатки и негативные явления в производственной и общественной жизни представляли в крайне жесткой сатирической окраске не всегда оправданно, не все обстоятельства учитывались, что сужало круг читателей.

«Для газеты «Стахановец транспорта» свойственен, я бы сказал, чрезвычайно сухой стиль, – отмечал один из подписчиков. – Когда разложишь все газеты в выходной день и начнёшь читать, то «Правду» прочтёшь от начала до конца и с интересом. А это начинаешь читать, прочтёшь передовицу, а дальше читать нечего – без остроты. Смотришь, выхватят где-нибудь кусочек заголовка, или возьмут что-либо иностранного (опять кусочки из «Правды»), а читать нечего <...>, просто вырывают из «Правды» абзац и всё» [29].

Постепенно к концу 1938 г., по мере того как репрессии пошли на спад, стал меняться стиль повествования «Стахановца транспорта». Вместо статей о «врагах народа» стали появляться публикации, отражавшие реальное состояние транспортных коммуникаций Верхнего Поволжья. Ключевое внимание было уделено производственному разделу, который перестал только фиксировать хронику трудовой жизни, а стал передавать суть передовых стахановско-кривоносовских методов работы широким массам железнодорожников. Несколько полос было выделено отражению встреч старого поколения работников транспортного ведомства с молодёжью. Это делалось для того, чтобы последние могли посмотреть, как жили раньше, и сравнить с тем, что было в период индустриализации.

Подводя итоги, следует подчеркнуть, что ведомственная периодическая печать сыграла важную роль в истории массовых политических репрессий 1937–1938 гг. на железнодорожном транспорте СССР. Данная категория исторических источников отражала эмоциональный настрой людей и передавала колорит эпохи. Транспортные многотиражки ярко повествовали об успехах социалистического строительства на железных дорогах и направляли общественное мнение в русло официальной идеологии. Центральное место в комплексе источников по истории «Большого террора» по праву занимают документы коммунистической партии. Положения, обозначенные в них, часто ложились в основу закрытых обвинительных заключений следственной документации. В противовес этому материалы периодической печати в общедоступной форме транслировали их сущность на широкие массы советских граждан.

Ссылки

1. Вологодский архив новейшей политической истории (далее ВОАНПИ). Ф. 2028. Оп. 1. Ед. хр. 128. Л. 59.
2. Центр документации новейшей истории Ярославской области. Ф. 8004. Оп. 1. Ед. хр. 128. Л. 38.
3. Центр документации новейшей истории Ярославской области. Ф. 8004. Оп. 1. Ед. хр. 128. Л. 69.
4. Государственный архив Ярославской области. Ф. Р-1531. Оп. 1. Ед. хр. 2. Л. 15.
5. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2.: 1917–1945 гг. СПб.; М., 1997. 416 с.
6. Российский государственный архив экономики. Ф. 1884. Оп. 57. Ед. хр. 420. Л. 58–60.
7. Центр документации новейшей истории Ярославской области. Ф. 740. Оп. 1. Ед. хр. 122. Л. 22.
8. Государственный архив Ярославской области. Ф. Р-1531. Оп. 1. Ед. хр. 1. Л. 24, 153.

9. Центр документации новейшей истории Ярославской области. Ф. 8004. Оп. 1. Ед. хр. 128. Л. 7, 67.
10. Российский государственный архив экономики. Ф. 1884. Оп. 43. Ед. хр. 255. Л. 192.
11. Зелёный А. М. Воспоминания [рукопись]. М., 1964. 264 с.
12. Центр документации новейшей истории Ярославской области. Ф. 740. Оп. 1. Ед. хр. 24. Л. 150–151.
13. Центр документации новейшей истории Ярославской области. Ф. 740. Оп. 1. Ед. хр. 25. Л. 67.
14. Центр документации новейшей истории Ярославской области. Ф. 740. Оп. 1. Ед. хр. 28. Л. 29.
15. Центр документации новейшей истории Ярославской области. Ф. 740. Оп. 1. Ед. хр. 24. Л. 3.
16. Центр документации новейшей истории Ярославской области. Ф. 740. Оп. 1. Ед. хр. 25. Л. 81.
17. Центр документации новейшей истории Ярославской области. Ф. 740. Оп. 1. Ед. хр. 37. Л. 68– 9.
18. Стахановец транспорта. 1937. 18 июня.
19. Филиппов К. И. Немного о прошлом: мемуары заместителя Народного комиссара путей сообщения СССР в 1938–1942 гг. М., 1997. 108 с.
20. Стахановец транспорта. 1937. 16 февр.
21. История глазами Крокодила. XX век. События. 1922–1937. М.: ООО «XX Сенчури Крокодайл», 2014. 272 с.
22. Стахановец транспорта. 1937. 28 авг.
23. Государственный архив Ярославской области. Ф. Р-2295. Оп. 6. Ед. хр. 410. Л. 5.
24. Стахановец транспорта. 1937. 10 окт.
25. Правда. 1937. 3 окт.
26. Государственный архив Ярославской области. Ф. Р-2295. Оп. 6. Ед. хр. 398. Л. 15.
27. Центр документации новейшей истории Ярославской области. Ф. 321. Оп. 1. Ед. хр. 12. Л. 60.
28. Стахановец транспорта. 1937. 28 окт.
29. Центр документации новейшей истории Ярославской области. Ф. 740. Оп. 1. Ед. хр. 37. Л. 43.