

УДК 94(47)/470.314/317

В статье, на основании широкого круга неопубликованных источников, многие из которых вводятся в научный оборот впервые, изучается время массовых политических репрессий 1937–1938 гг. на железнодорожном транспорте Верхнего Поволжья СССР.

Ключевые слова: Народный комиссариат путей сообщения (НКПС); железнодорожный транспорт; Л. М. Каганович; массовые политические репрессии.

The article considers the time of mass political repression 1937–1938 regarding the railway transport working staff in the Upper Volga region of the USSR. The study is based on a wide range of unpublished sources, many of which are introduced into scientific circulation for the first time.

Keywords: People's Commissariat of Railways (NKPS); railway transport; L. M. Kaganovich; mass political repressions.

А. В. Лебедев

Ярославский государственный университет им. П. Г. Демидова

E-mail: lebedevAV1984@mail.ru

Железнодорожный транспорт Верхнего Поволжья во время «большого террора»

Научная статья

A. V. Lebedev

P. G. Demidov Yaroslavl State University

Railway Transport of the Upper Volga Region During the «Great Terror»

Scientific article

Политические чистки, развёрнутые руководством Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) в среде железнодорожников в 1937–1938 гг., не имели себе равных по масштабам, жестокости и влиянию на последующий ход развития железных дорог СССР. Восемь десятилетий кануло в лету, но события тех далеких лет и сегодня вызывают живой, а нередко и болезненный интерес. Массовые политические репрессии 1930-х гг. на многие годы были отнесены к ряду запретных и неприкасаемых тем, о которых было не принято говорить.

По мере развития советской историографии, даже после признания факта репрессий и начавшейся реабилитации жертв политического террора, которая носила крайне выборочный и непоследовательный характер, события политических чисток зачастую искажались.

Несмотря на массовую реабилитацию жертв политических репрессий и обилие публикаций,

многие вопросы, связанные с политическим террором против советских граждан, остаются закрытыми для основной части общества. Наши современники имеют смутное представление о событиях тех лет. В общественном сознании происходят сложные и противоречивые процессы, которые только искажают историческую память.

В ситуации, когда значительная часть архивных документов по рассматриваемой проблематике продолжает оставаться засекреченной, а основная масса вышедшей в свет литературы носит не научный, а публицистический характер, на смену старым мифам, связанным с репрессиями, нередко приходят новые легенды. Публикаций по теме, которые носят сугубо научный характер, немного – это статьи С. В. Кудрявцева [1] и Н. П. Рязанцева [2]. Но их небольшой объём не позволяет претендовать на полноту изложения материала.

© Лебедев А. В., 2017

Работы, научная значимость которых заключается в формировании методологических и теоретических основ изучения тоталитарного режима и ключевых механизмов проведения массовых политических репрессий на региональном материале, только начинают появляться. Среди них необходимо выделить диссертационные исследования С. В. Кудрявцева [3] и К. А. Юдина [4], в которых даётся периодизация репрессий, изучается влияние идеологического вектора на экономический облик региона и анализируется следственная практика органов госбезопасности, что способствует расширению возможностей изучения массовых политических репрессий 1937–1938 гг. на железнодорожном транспорте Верхнего Поволжья.

Противоречия в области форсированного развития транспортного сектора экономики СССР привели к тому, что железнодорожные коммуникации перестали справляться с возложенными на них обязанностями по перевозкам в полном объёме. Под давлением непомерных нагрузок активно начала разрушаться материально-техническая база железнодорожного транспорта. Перевозочный процесс был полностью дезорганизован. Стальные артерии государства превратились в очаг непрерывных аварий и заторов, что крайне болезненно отражалось на экономике страны, сдерживая её дальнейшее развитие.

Железнодорожный транспорт Верхнего Поволжья в рассматриваемый период времени был представлен Ярославской железной дорогой, которая была образована в середине 1936 г. в соответствии с распоряжением НКПС. На 1720 км протянулась лента путей нового транспортного коридора, охватившего территорию 6 областей центральной, наиболее развитой и густонаселённой части страны: Московской, Ярославской, Калининской, Костромской, Ивановской, Владимирской. Магистраль располагалась на пересечении основных торговых и миграционных потоков внутри государства, связывая в единое целое крупные индустриальные центры и регионы, специализировавшиеся на добыче полезных ископаемых. Она по праву считалась одной из наиболее важных транспортных артерий СССР как по объёмам пассажирского движения, так и по густоте грузопотоков [5].

Несмотря на то что выделение Ярославской железной дороги в качестве самостоятельной структурной единицы в целом прошло неплохо

(первоначально она даже функционировала с перевыполнением некоторых плановых показателей, заданных НКПС), уже в августе 1936 г. её работа заметно ухудшилась, а к октябрю «дела совсем покачнулись» и дорога «быстрыми шагами покатила вниз» [6]. В конечном результате по итогам года был сорван государственный план погрузки и выгрузки, а также задание по передаче порожняка соседним магистралям.

«С приходом на работу в Управление Ярославской дороги первое время <...> присматривался и проверял связанных со мной по службе работников. Сравнивая работу Ярославской дороги с дорогой им. Ф. Э. Дзержинского, я убедился в том, что Ярославская дорога работает настолько плохо, что каждому бросалось в глаза <...>, – констатировал заместитель начальника дороги Г. П. Горячих, оправдывая своё бессилие в вопросе исправления сложившегося положения. – Особенно это было заметно в службе тяги, пассажирской службе, службе пути, в отделе найма и увольнения. В связи с этим я не раз пробовал говорить с <...> Егоровым <...>. Егоров на это мне однажды ответил: “Мы здесь сработались давно, и видишь, как дружно идёт работа, а от тебя требуется, чтобы ты меньше поднимал крика и шума”» [7].

Вся вина за провал работы Ярославской железной дороги была возложена на начальника её политотдела, который фактически отработал в своей должности всего месяц и по понятным причинам никак не мог повлиять на истинное положение вещей. Не выдержав травли, старый партийный работник застрелился у себя в кабинете, не дожидаясь ареста и того позора, который бы непременно стал следствием публичных разбирательств. Комментируя ситуацию с самоубийством главы дорожного политотдела, начальник дороги в доверительной беседе с одним из своих приближённых отметил, что первоначально того «считали хорошим человеком и работником, наградили орденом, а потом стали <...> трепать и придираются к нему за то, что он якобы в 1923 г. был троцкистом, этим самым довели его до того, что он стал пить, потерял равновесие и застрелился. У нас всегда так бывает <...>. Это потому, что дело вовсе не в качестве человека, а в связях, имей их с большими людьми и сам будешь большим человеком» [8].

Приведённые выше факты наглядно свидетельствуют о том, что положение требовало

решительного вмешательства НКПС и принятия давно назревших организационных мер по оздоровлению перевозочного процесса. Однако вместо этого правительство решило кардинальным образом пересмотреть свою политику в области развития транспортного комплекса страны в сторону её решительного ужесточения. В плохой работе железнодорожного транспорта были обвинены троцкисты, сторонники теории предела, а также замаскировавшиеся германские и японские шпионы, которые, по мнению руководства транспортного ведомства, проникли «во все норы» транспортного комплекса страны.

Не вдаваясь в особенности экономического положения транспортной отрасли, Л. М. Каганович для поддержания высоких темпов её развития стал активно использовать аресты и увольнения. В начале 1937 г., ещё до развёртывания «большого террора», он организовал массовые чистки, в результате которых в центральном аппарате НКПС было арестовано более 3 тыс. человек, т. е. весь высший руководящий состав железнодорожного транспорта СССР. Фактически руководство транспортного ведомства добивалось нужного результата за счёт усиления эксплуатации, грубого нарушения технических норм, влекущего рост аварийности и травматизма, введения чрезмерно жёсткой дисциплины и использования арестов, породивших гнетущую атмосферу страха, доноительства и недоверия в среде железнодорожников.

В своём выступлении на печально известном февральско-мартовском пленуме ЦК ВКП(б) 1937 г. Л. М. Каганович подчеркнул, что на этот раз речь шла уже не о единичных примерах недовольства советским строем, а о целом ряде «организованных групп вредителей» в промышленности и на транспорте, озлобленных «растущей мощью социализма <...> и применяющих поэтому все средства изуверской борьбы с Советской властью, с Советским Союзом, какие имеются в арсенале шпионов, диверсантов и разведчиков» [9, с. 435]. При этом глава транспортного ведомства подчеркнул, что «тут вредны слёзы по поводу того, что могут арестовать невиновных». Таким образом, было дано теоретическое обоснование массовых репрессий на железных дорогах СССР. Данное выступление послужило программой к действию центральных следственных органов и дорожно-транспортных отделов

НКВД, которые уже в конце марта начали осуществлять координированную работу по выявлению «врагов народа» на железнодорожном транспорте. С этой целью начался сбор материалов, компрометирующих отдельных железнодорожников.

Едва закончился февральско-мартовский пленум ЦК ВКП(б), на котором была озвучена программа борьбы против шпионов, диверсантов и вредителей на Ярославской железной дороге, начались первые аресты. Под стражу были взяты начальник службы движения С. И. Москалёв, руководитель сектора финансового планирования дороги М. И. Маначкин, заместитель главы отдела охраны С. М. Желеховский, инструктор агитации и пропаганды дорожного политотдела К. А. Прокофьев, заместитель начальника транспортно-экспедиционной конторы И. А. Отодрак, ревизор паровозной службы Л. К. Коробейников, заместитель начальника службы движения по труду и зарплате В. А. Князев и многие другие [10].

Под воздействием начавшихся арестов началось настоящее «бегство» высшего командного состава с Ярославской железной дороги. 25 марта 1937 г. В. В. Винокуров спешно сдал дела своему заместителю М. М. Егорову, который, по мнению бывшего начальника дороги, «как политическая фигура авторитетом не пользовался, но вполне подходил для руководства практической <...> работой» [11]. Вслед за В. В. Винокуровым, опасаясь за свою судьбу, Управление Ярославской железной дороги в срочном порядке покинули заместитель начальника дороги И. О. Комиссаров, руководитель вагонной службы И. П. Кондаков, глава службы сигнализации и связи А. Н. Каминский, заместитель начальника грузовой службы М. В. Дриго и многие другие. Всего подобным образом с дороги «сбежало» 150 хозяйственных и партийных руководителей различного уровня [12].

В результате были разорваны крепкие профессиональные связи и хорошие личные отношения, выстроенные на протяжении многих лет внутри коллектива рассматриваемой транспортной артерии. Сотрудники, пришедшие им на смену, как правило, не обладали их профессиональными навыками и широким кругозором [13].

Во время подготовки к 1-й партийной конференции Ярославской железной дороги, в рамках так называемой «немецкой операции»,

были арестованы начальник паровозной службы О. О. Генрих, его заместитель Э. П. Юргенсон, начальник депо Александров, В. В. Вернер и ряд других работников паровозной службы рассматриваемой транспортной артерии. Поводом к повальным арестам, которые были инициированы Народным комиссариатом внутренних дел, стало «катастрофическое» состояние паровозного парка [14].

Однако архивные материалы, впервые вводимые нами в научный оборот, заставляют задуматься о достоверности этой версии. Недавно рассекреченные документы наглядно свидетельствуют в пользу того, что, несмотря на все трудности на Ярославской железной дороге, никакого вредительства в паровозном хозяйстве не было, а напротив, до того момента, как начались массовые аресты сотрудников паровозной службы, имело место улучшение выполнения показателей работы подвижного состава: количество аварий и брака в ремонте паровозов уменьшилось, а показатели освоения графика движения поездов заметно улучшились [15].

Находясь под следствием начальник паровозной службы Ярославской железной дороги О. О. Генрих всё время пытался доказать дознавателю, что в возглавляемом им структурном подразделении никакой вредительской работы не проводилось. Плохое выполнение приказов НКПС он объяснял своим нечётким руководством и неумением работать с сотрудниками паровозной службы на местах, что не подразумевало саботажа и злого умысла в их действиях [16]. Начальник Ярославской железной дороги понимал, что ситуация постепенно выходит из-под контроля. Для того чтобы решительно пресечь дальнейшее распространение репрессий в среде командного состава М. М. Егоров собрал партийных работников, приехавших на дорожную конференцию накануне открытия её работы, и категорично заявил всем присутствующим о том, что «мы не позволим критиковать руководство дороги» [17].

Однако добиться желаемого результата по минимизации последствий работы по выявлению «врагов народа» руководству Ярославской железной дороги не удалось. В ходе конференции в адрес руководства дороги и политотдела была высказана острая критика. Назывались имена конкретных работников, которые плохо выпол-

няли приказы НКПС. Подобный стиль полемики, когда на оппонентов навешивались политические ярлыки, делал в будущем аресты неизбежными.

Основной удар был направлен против начальника Ярославской железной дороги. М. М. Егоров был обвинён в том, что возглавляемая им магистраль работает из рук вон плохо и не выполняет производственные показатели, заданные руководством транспортного ведомства. Отвечая на шквал критики, начальник дороги произнёс: «Здесь товарищи хорошо выступали, хорошо ругали, но мало критиковали себя и местных начальников. Но ведь тот провал и неудовлетворительная работа, в особенности в области основных вопросов, зависит не только от управления дороги, но и лично от вас. Если бы вы сами встали на моё место, на место начальника политотдела и на место начальника дорпрофсожа, то вы подумали бы, что вы сами сделали в этом направлении мало, т. е. оказывали помощи и не сигнализировали» [18].

Суть большинства выступлений сводилась к тому, что на дороге по существу не выполняются решения февральско-мартовского пленума ЦК ВКП (б), а её руководство проявляет политическую близорукость, недостаточно активно борется с «классово-чуждыми элементами», а иногда открыто им покровительствует, назначая на ответственные должности или покрывая их «вредительскую» работу. «Ряд выступающих в своих прениях говорили о людях, которых нужно будет снимать. Должен сказать, что некоторые товарищи говорили о мягком отношении с моей стороны к этим людям. Это неверно, — оправдываясь от нападков многочисленных недоброжелателей, сказал М. М. Егоров. — Я не имею права снимать людей, не проверив до конца. На этот счёт имеется приказ Народного Комиссара Путей сообщения и Внутренних Дел, где говорится, в каких случаях и как надо снимать. Своим приказом я не имею права снять назначенных Народным Комиссаром без его санкции. Сейчас мы людей проверяем и многих ещё снимем» [19].

В целом работа 1-й партийной конференции Ярославской железной дороги проходила в крайне напряжённой обстановке. Все понимали, что стоит на кону. Гнетущая атмосфера усиливалась присутствием 1-го секретаря Ярославского обкома партии Н. Н. Зимина, который

являлся одним из наиболее рьяных соратников Л. М. Кагановича, до того возглавляя политуправление НКПС. Организация работы конференции была на низком уровне, в зале присутствовал постоянный шум, имели место выкрики из зала, мешавшие докладчикам произносить речь, регламент не выдерживался. После перерывов многие места делегатов пустовали [20].

В рамках своего доклада знаменитый машинист-стахановец депо Всполье И. Н. Конев привёл крайне интересную цитату из его разговора с парторгом паровозного депо М. Т. Федуловым, наглядно иллюстрировавшую процесс разоблачения «врагов народа», характерный для Ярославской железной дороги, да и страны в целом. «Приехал в депо Иваново, – вспоминал И. Н. Конев. – Прихожу к Федулову, спрашиваю: “Ну как у тебя дела, как работаешь, как работает комсомольская организация, как ты поднимаешь стахановское движение?” Он отвечает: “Моё дело маленькое, пусть производство как хочет, пусть отменяют поезда по недодаче паровозов, а моё дело разоблачать врагов”. Я его спрашиваю: “А как ты разоблачаешь?” Ответ: “Да вот сижу в кабинете и роюсь”» [21].

В конечном результате 1-я партийная конференция Ярославской железной дороги признала практическую работу политотдела дороги неудовлетворительной, а политическую линию, проводимую им, неправильной. Неудовлетворительной была также признана и деятельность управления рассматриваемой транспортной артерии по реализации ключевых решений февральско-мартовского пленума ЦК ВКП(б), направленных на ликвидацию вредительства [22]. Подводя итоги работы конференции, руководство дороги, по сути дела поставленное в безвыходную ситуацию, было вынуждено дать обещание вести беспощадную и решительную борьбу с «врагами народа».

В своём выступлении на закрытом собрании парторганизации управления дороги, которое состоялось вскоре после завершения работы 1-й партийной конференции Ярославской железной дороги, М. М. Егоров решительно заявил: «Мы собираемся третий или четвёртый раз, слушая о реализации решений Февральского Пленума ЦК ВКП (б), особенно по выкорчёвыванию вредителей. Работа по выкорчёвыванию всякой сволочи проводится очень плохо, а если и прово-

дится, то помимо начальников служб <...>. Срабатывались товарищи и бояться испортить отношения, <...> нам приходится действовать через их голову. Заместители начальников служб по кадрам вопросами разоблачения врагов народа занимаются плохо, бояться и вместе с начальниками служб хотят спрятаться за начальника дороги, я ответственности не боюсь, но и их заставлю отвечать» [23].

Размах репрессий был, бесспорно, велик. Аресты шли волна за волной, осуществляясь в соответствии с планом, утверждённым Народным комиссариатом внутренних дел. Всего за период времени с 1 августа 1937 г. по 31 июля 1938 г. включительно, в порядке исполнения приказа «О репрессировании бывших кулаков и уголовников и других антисоветских элементов» ДТО НКВД Ярославской железной дороги, было арестовано 475 человек. Одновременно, в соответствии со специальными приказами Народного комиссара внутренних дел, было репрессировано ещё 276 сотрудников рассматриваемой транспортной артерии [24, с. 241].

Пик репрессий пришёлся на конец календарного года. С 1 сентября 1937 г. по 1 января 1938 г. на Ярославской железной дороге с формулировкой «не внушающий доверия» было уволено 93 хозяйственных руководителя различного уровня. Из общего числа 44 человека было репрессировано и 12 отдано под суд [25]. В конечном итоге в ходе массовых политических репрессий своих постов лишился практически весь высший командный состав рассматриваемой транспортной артерии: начальник дороги М. М. Егоров, а также его заместитель Г. П. Горячих, начальник пассажирской службы И. А. Минин, грузовой службы И. Д. Балашов, планового отдела И. Ф. Кашканков, треста трансдорпит Е. П. Штернберг, заместитель начальника службы пути С. А. Степанов и многие другие.

Все вышеперечисленные сотрудники были опытными кадровыми железнодорожниками, имевшими значительный стаж работы по специальности. Многие начали свой трудовой путь на железнодорожном транспорте ещё до революции. Практически все из них имели высшее техническое образование, некоторые по совместительству являлись сотрудниками различных НИИ в структуре НКПС. Их физическое устранение стало невосполнимой потерей для транспортной

отрасли. Впоследствии все они были реабилитированы, а дела, заведённые на них, прекращены «за отсутствием состава преступления» [26, с. 50, 110, 136, 245]. Дополнительной проверкой было установлено, что к подследственным и свидетелям широко применялись методы морального и физического воздействия – разнообразные издевательства и пытки.

Ссылки

1. Кудрявцев С. В. Массовые репрессии в Ярославской области 1937–1938 гг. (дело о “вределительстве на транспорте”) // Страницы минувшего: VI Тихомировские краеведческие чтения. Ярославль, 1997. С. 161–163.

2. Рязанцев Н. П. Репрессии на Ярославской железной дороге в 1930-е гг. // Социальная история российской провинции. Ярославль, 2013. С. 146–159.

3. Кудрявцев С. В. Партийные организации и органы НКВД в период массовых политических репрессий 1930-х гг.: на материале областей Верхнего Поволжья: дис. ... канд. ист. наук. Ярославль, 2000. 288 с.

4. Юдин К. А. Комиссия партийного контроля (КПК) при ЦК ВКП (б) и её региональные институты в период утверждения сталинской диктатуры 1934–1941 гг.: дис. ... канд. ист. наук. Иваново, 2013. 242 с.

5. ГАЯО (Государственный архив Ярославской области). Ф. Р-2295. Оп. 3. Ед. хр. 13. Л. 2.

6. ЦДНИ ЯО (Центр документации новейшей истории Ярославской области). Ф. 272. Оп. 223. Ед. хр. 307. Л. 94.

7. ГАЯО. Ф. Р-3698. Оп. 2. Ед. хр. С 7594. Л. 21.

8. ЦДНИ ЯО. Ф. 740. Оп. 1. Ед. хр. 49. Л. 10.

9. Каганович Л. М. Памятные записки рабочего, коммуниста-большевика, профсоюзного, партийного и советско-государственного работника. М., 2003. 598 с.

10. ЦДНИ ЯО. Ф. 740. Оп. 1. Ед. хр. 50. Л. 1–16.

11. ГАЯО. Ф. Р-3698. Оп. 2. Ед. хр. С 7778. Л. 108.

12. ЦДНИ ЯО. Ф. 740. Оп. 1. Ед. хр. 28. Л. 13.

13. ГАЯО. Ф. Р-2295. Оп. 6. Ед. хр. 409. Л. 109.

14. ГАЯО. Ф. Р-2295. Оп. 6. Ед. хр. 410. Л. 94.

15. ГАЯО. Ф. Р-3698. Оп. 2. Ед. хр. С 10022. Л. 154.

16. ГАЯО. Ф. Р-3698. Оп. 2. Ед. хр. С 5835. Л. 24, 150.

17. ЦДНИ ЯО. Ф. 740. Оп. 1. Ед. хр. 55. Л. 89.

18. ЦДНИ ЯО. Ф. 871. Оп. 1. Ед. хр. 1. Л. 196.

19. ЦДНИ ЯО. Ф. 740. Оп. 1. Ед. хр. 28. Л. 233.

20. Северный рабочий. 1937. 29 авг.

21. ЦДНИ ЯО. Ф. 740. Оп. 1. Ед. хр. 28. Л. 177.

22. Северный рабочий. 1937. 30 авг.

23. ЦДНИ ЯО. Ф. 1392. Оп. 1. Ед. хр. 2. Л. 42.

24. Верой и правдой. ФСБ. Страницы истории. Ярославль, 2001. 528 с.

25. ЦДНИ ЯО. Ф. 740. Оп. 1. Ед. хр. 122. Л. 25.

26. Не предать забвению: книга памяти репрессированных, связанных судьбами с Ярославской областью. Ярославль, 1993. Вып. 1. 432 с.