

## ИСТОРИЯ

УДК 94(47)/470.314

В статье на основании широкого круга неопубликованных источников, многие из которых вводятся в научный оборот впервые, изучается восприятие массовых политических репрессии 1936–1938 гг. в среде железнодорожников. Концепция исследования базируется на том, что «большой террор» показывается «глазами» современников, в том числе и той части тружеников транспортного комплекса СССР, которые были причислены следственными органами к категории «врагов народа». Общая картина эпохи дополняется тем, что в рамках настоящей публикации прослеживаются трагические судьбы членов семей репрессированных.

К л ю ч е в ы е с л о в а : железнодорожный транспорт СССР; Народный комиссариат путей сообщения; Л. М. Каганович; массовые политические репрессии 1936–1938 гг.; «враги народа»

The article considers the time of mass political repression of 1936 – 1938 on rail transport USSR. The study is based on a wide range of unpublished sources, many of which are introduced into scientific circulation for the first time. The basis of the author's concept examines the process of perception "Great Terror" by railway men and their attitude to "enemies of the people".

К е у в о р д s : railway transport of USSR; People's commissariat of way of communication; L. M. Kaganovich; mass political repression of 1936–1938; "enemies of the people"

*А. В. Лебедев*

*Ярославский государственный университет им. П. Г. Демидова*

*E-mail: lebedevAV1984@mail.ru*

### **Восприятие массовых политических репрессий 1936–1938 гг. в среде железнодорожников**

Научная статья

*А. В. Лебедев*

*P. G. Demidov Yaroslavl State University*

### **The mass political repression of 1936–1938 on rail transport USSR the eyes of contemporaries age group**

Scientific article

История массовых политических репрессий 1936–1938 гг. на железнодорожном транспорте СССР не сразу заняла своё место в отечественной историографии. Перемены, произошедшие в исторической науке в ходе последних трех десятилетий, позволяют более детально и всесторонне изучать историю транспортного комплекса России. На основе концептуальных наработок западных исследователей, заложивших основу историографии «большого террора» [1], стали появляться первые отечественные публикации, научная значимость которых заключалась в формировании методологических и теоретических основ изучения тоталитарного режима и ключевых механизмов проведения массовых политических репрес-

сий в СССР, в том числе и на железнодорожном транспорте [2, с. 79–82].

При всём обилии изданий по теме в центре внимания подавляющего большинства современных исследователей продолжает оставаться «политическая история» террора. Социальные аспекты репрессивной политики при подобном подходе незаслуженно отходят на второй план и ограничиваются лаконичными характеристиками, публикуемыми в «Книгах памяти» [3]. Сведения, содержащиеся в них настолько ничтожны, что не позволяют составить хоть сколько-нибудь целостного впечатления об облике репрессированных. Между тем интерес к человеку в истории во всех его проявлениях, подкреплённый

междисциплинарным подходом, даёт возможность адаптировать к нуждам исторического исследования методы социологии, психологии, политологии, демографии, что в значительной степени расширяет границы предмета изучения.

В настоящий момент появляются работы, в рамках которых на основании выборки из региональных «Книг памяти» анализируются основные характеристики «социального портрета» репрессированных в период 1937–1938 гг., прослеживается их влияние на последующий приговор [4]. Таким образом вырабатывается концептуальная модель исследовательской деятельности, отражающая новое видение проблем, связанных с развёртыванием «большого террора», что позволяет включить в сферу научных интересов изучение широких слоев населения, подвергнувшегося преследованию. Это даёт возможность более детально восстановить картину массовых репрессий 1936–1938 гг., помогает понять, против каких социальных категорий они были направлены.

Первые политические чистки на железных дорогах СССР совпали с переходом к плановой экономике. Фактически они стали следствием противоречий, вызванных в среде железнодорожников политикой индустриализации, которая увеличила степень их эксплуатации, заметно снизила реальный уровень доходов, вызвав резкое ухудшение трудовой дисциплины и, как следствие, рост социальной напряжённости. По-настоящему ошущимая волна исключения из рядов ВКП (б) прокатилась по железным дорогам в 1929 г., но тогда репрессии ещё не приобрели столь широких масштабов и жестокого оттенка, как впоследствии.

Следующий виток репрессивной политики государства в области социалистического строительства на транспорте в 1933 г. стал следствием воссоздания политотделов на железных дорогах СССР. Однако и тогда политические чистки не привели к массовому безжалостному террору, поскольку, по признанию современников, они обрели форму «панибратского порядка, формально ничего не дающего» [5]. Подавляющее большинство тех, кто был исключён из партии или в административном порядке осуждён за различные правонарушения, продолжили трудиться. В качестве наказания они, как правило, переводились на менее значимые должности либо в исключительном случае увольнялись с железнодорожного транспорта [6]. Арест и содержание под стражей применялись крайне редко и были

исключением. Да и судебные инстанции охотно рассматривали и удовлетворяли многочисленные апелляции осуждённых о помиловании. «Дело шло не о массовом наказании виновных, – как пояснял своим подопечным Л. М. Каганович, недавно занявший пост НКПС, – а о недопустимости <...> распушенности и потери элементарного чувства ответственности и дисциплины» [7] в среде железнодорожников.

Плохо знакомый со спецификой работы железнодорожного транспорта Л. М. Каганович с первых шагов в новой должности дал чётко понять, что жёсткое администрирование и штурмовщина становятся нормой в повседневной работе НКПС<sup>1</sup>. Методы дискриминации и насилия стали неотъемлемой частью его руководства, в результате чего управленческие решения всё чаще приобретали политическую окраску и реализовывались с применением грубой силы<sup>2</sup>. По своей природе

<sup>1</sup> Для того чтобы произвести на своих подчинённых благоприятное впечатление, Л. М. Каганович часто проводил «артистические» приёмы, как в шутку называли эти выезды посвящённые работники из его ближайшего окружения. Их суть заключалась в том, что начальники вагонного и паровозного управлений с опытными инженерами в тайне от всех осматривали какой-нибудь состав дальнего следования, после чего они записывали все недочёты, сообщали их НКПС, а тот выезжал на вокзал, останавливал посадку и «приступал к спектаклю». Л. М. Каганович осматривал вагоны и паровоз, для вида что-то записывал в блокнот. После чего собирал всех работников станции в красном уголке и начинал свой разнос: «Когда кончатся эти безобразия, я с трудом дал разрешение отправить состав. Паровоз и вагоны отремонтированы плохо. Например, вагон № ...» и перечислял те дефекты, которые ему дали заблаговременно. В этот момент у всех работников станции складывалось впечатление, что Нарком всю жизнь проработал вагонным мастером или машинистом. Возвращаясь в НКПС, он с гордостью говорил своим подчинённым: «Вот как надо руководить!» [8, с. 31–32]

<sup>2</sup> Однажды поздно ночью Л. М. Каганович вызвал всех начальников ЦУ НКПС и их заместителей. Он был очень взволнован и начал кричать на своих подопечных: «Чёрт бы вас всех забрал. Кто развесил по железным дорогам, станциям и депо лозунг “Да здравствует великий машинист локомотива революции И. В. Сталин и его напарник Л. М. Каганович”. Меня сегодня вызвал “хозяин” и сказал: “Когда я тебя брал себе напарником? Что тебе хочется делить власть со мной на пару и т. д.” Немедленно, сейчас же, чтобы к утру по всей сети был снят этот проклятый лозунг!». В конечном итоге ненавистные плакаты сняли. Власть не была разделена даже в лозунге [8, с. 30].

«железный нарком» отличался особой жестокостью и всячески унижал подчинённых, сопровождая общение со своими коллегами криками, ругательствами, угрозами в их адрес, которые часто подкреплялись реальными действиями.

Приход Л. М. Кагановича на железнодорожный транспорт сопровождался всплеском насилия и началом кампании против «предельщиков», которые вместо завышенных технических норм и объёмов перевозок, приводивших к износу и без того слабо развитое путевое хозяйство и устаревший подвижной состав, предлагали более реальные, научно-обоснованные, но скромные показатели работы транспортных предприятий. Ведущий западноевропейский исследователь истории железнодорожного транспорта СССР Х. Хантэр справедливо отметил, что в период индустриализации «требования увеличения перевозок намного превышали реальные объёмы движения по железным дорогам» [9, с. 51].

Поиск «троцкистов» на железнодорожном транспорте начался ещё в 1936 г., когда был поставлен вопрос о том, что они просто «должны» быть на транспорте и вести там подрывную работу. Несмотря на это, ответственные партийные работники «не находили этих троцкистов, не находили и их подрывной работы» [10]. Первоначально кадровые ротации затронули только высший командный состав НКПС из окружения нового главы транспортного ведомства. В своих воспоминаниях Л. М. Каганович откровенно признался, что, заняв пост НКПС, он столкнулся с «серьёзным сопротивлением работников многих дорог» [11, с. 436], которых радикальные постановления правительства, касавшиеся железнодорожного транспорта, заставили «встать с головы на ноги» и «крепко пересмотреть свои позиции» [12].

Однако «с приходом “варяг” работа не улучшилась, а ухудшилась, и как не кричал Каганович о “предельщиках”, транспорт работу не улучшал» [13]. Противоречия в области форсированного развития транспортного сектора экономики СССР привели к тому, что железнодорожные коммуникации перестали справляться с возложенными на них функциями по перевозкам в полном объёме – план перевозок был выполнен лишь на 89 %, а среднесуточная погрузка составила всего 88 % от задания. Под давлением непомерных нагрузок активно начинала разрушаться материально-техническая база транспорта. Стальные артерии госу-

дарства превратились в очаг непрерывных аварий и заторов. Провалы в работе болезненно отражались на экономике, сдерживая её дальнейшее развитие. Как итог, железнодорожный транспорт стал объектом пристального внимания со стороны партии и правительства.

«Все решения по транспорту <...> исходили от партийных органов; они же держали под постоянным жёстким контролем деятельность железных дорог и их подразделений» [2, с. 64]. Политические структуры управления транспортными коммуникациями не только направляли деятельность железных дорог в русле государственной политики, но и определяли конкретные задачи, которые перед ними стояли. Политработники строго контролировали реализацию постановлений партии и правительства, используя при этом как вполне мирные методы убеждения, так и насильственные способы воздействия на железнодорожников.

Политическое мышление взяло верх над соображениями экономической логики. Ни один хозяйственный руководитель на железнодорожном транспорте, даже начальник дороги, не имел права самостоятельно действовать без санкции политотдела. В условиях усиления контроля со стороны партийных организаций представители высшего командного состава на транспорте просто боялись брать на себя ответственность за принятые решения и устранились от выполнения непосредственных обязанностей.

Положение требовало решительного вмешательства Л. М. Кагановича и принятия давно назревших организационных мер по оздоровлению перевозочного процесса. Вместо этого он решил кардинальным образом пересмотреть политику в области развития транспортного сектора экономики в сторону решительного ужесточения. В плохой работе железнодорожного транспорта, помимо сторонников «теории предела», были обвинены троцкисты и шпионы. Фактически глава транспортного ведомства добивался нужного результата путем ужесточения эксплуатации, грубого нарушения технических норм, влекущего рост аварийности и травматизма, введения чрезмерно жёсткой дисциплины и арестов, породивших гнетущую атмосферу страха и недоверия в среде железнодорожников. «В партийной организации сеялось недоверие друг к другу, – вспоминал возглавлявший вагонное хозяйство НКПС А. М. Зеленый, – люди замкнулись, не было прежней дружбы, партийной откровенности» [14].

В своём выступлении на печально известном февральско–мартовском пленуме ЦК ВКП (б) 1937 г. Л. М. Каганович сказал, что речь шла уже не о единичных примерах недовольства советским строем, а о целом ряде «организованных групп вредителей» в промышленности и на транспорте, члены которых были «озлоблены растущей мощью социализма» и поэтому использовали «все средства изуверской борьбы с Советской властью» [11, с. 435]. Он подчеркнул, что «тут вредны слёзы по поводу того, что могут арестовать невиновных»: «неважно, что девять будут невиновны, зато десятый, наверное, шпион <...> – революция требует жертв».

На основании доклада Л. М. Кагановича был выработан целый ряд приказов, охвативших все ключевые сферы функционирования железнодорожного транспорта (паровозного, путевого и вагонного хозяйства, грузовой работы и прочее). Это были очень массивные по объёму и необычные по содержанию документы: собственно, пункты приказа порой составляли только 1/6 часть всего текста, в то время как в его констатирующей части подробно оговаривались критерии вредительской деятельности и содержался не характерный для такого рода документов эмоциональный призыв ко всем «честным железнодорожникам беспощадно выкорчевать врагов народа с транспорта»<sup>3</sup>. Таким образом, было дано теоретическое обоснование массовых репрессий на железных дорогах СССР.

Роль И. В. Сталина, Л. М. Кагановича, А. А. Жданова и других высших руководителей СССР в массовых политических репрессиях очевидна. Между тем их основной движущей силой являлось само советское общество, вернее, та его часть, которая написала более 4 млн доносов (именно эта цифра фигурировала в официальных партийных документах). Шпиономания

<sup>3</sup> Среди документов подобного рода особо выделялись приказы НКПС № 80/Ц от 25 апреля 1937 г. «Об улучшении ремонта и эксплуатации паровозного парка», № 121/Ц от 15 июня 1937 г. «О результатах проверки исполнения приказов № 83/Ц и № 68/Ц по вагонному хозяйству», № 179/Ц от 27 июля 1937 г. «О неудовлетворительном ходе строительных работ по путевому хозяйству» и № 195/Ц от 9 августа 1937 г. «О грузовой работе на железных дорогах» – за каждым из них следовала масштабная волна громких разоблачений и арестов по соответствующему направлению работы железнодорожного транспорта СССР.

и экзальтированная «повышенная бдительность» породили беспрецедентную волну доносительства. Кто-то писал наветы из личной мести, другие тем самым хотели устранить конкурента, однако как в том, так и в другом случае в основе ябедничества лежали личные мотивы. Куда сложнее для понимания выглядит ситуация, когда в качестве авторов доносов выступали люди, не имевшие никакого отношения к жертвам. Для данной категории сам процесс клеветничества стал делом жизни, поскольку они всерьёз и искренне полагали, что занимаются наведением порядка и помогают развитию страны.

Старший экономист отдела контроля доходов Северной железной дороги А. В. Калашникова, говоря об уровне морального развития современников, оценила его следующим образом: «Зачем закрывать глаза на то, что есть. Человек стоит на какой-то определённой ступени морали. Я не говорю, что там [на Западе] мораль выше, но там подоплёка, экономическая база другая, там воспитание <...>. Я хочу сказать, что всё-таки большая масса людей ещё способна на эксплуатацию, если не будет узды, они не могут понять того, что нельзя ехать даром. Жизнь без законов <...>, границ <...>, насилия <...>, возможна тогда, когда люди будут иметь <...> высокую мораль. Сейчас на всей земле, в т. ч. в СССР за 18 лет ещё в достаточной мере никто не перевоспитался <...>. Всё дело в том, что мы сейчас не можем перейти к принципу от каждого по способности и каждому по потребности» [15].

В начале 1937 г. в дисциплинарных целях существенное количество железнодорожников было исключено из рядов коммунистической партии. Все они автоматически попадали в сферу интересов следственных органов как потенциальные вредители. «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, – отметил начальник политотдела Северной железной дороги 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» [16].

В телеграмме парторга депо Сонково, адресованной начальнику политотдела Ярославской железной дороги И. А. Киселёву, говорилось: «Настроение исключённых очень скрытно,

правда некоторые ведут себя хорошо, работают по-стахановски, но это только часть, а большинство на собраниях, планёрках не принимают никакого участия, а за углами говорят, что <...> работать нельзя <...>. Никакой особой работы среди исключённых из партии и продолжающих работать на транспорте парторганизация не ведёт <...>. В результате этого почти все исключённые из партии замкнулись в себе, не выступают, не проявляют никакой активности в общественной жизни» [17].

В середине 1937 г. на всех железных дорогах СССР прошли партийные конференции (это событие совпало с появлением приказа НКВД от 30 июля 1937 г. № 00447 и ознаменовало начало масштабной операции по репрессированию бывших кулаков, уголовников и прочих антисоветских элементов)<sup>4</sup>. По ходу их работы в адрес хозяйственного и партийного руководства отечественных магистралей была высказана острая критика. Назывались имена конкретных работников, которые плохо выполняли приказы НКПС. Подобный стиль полемики, когда на оппонентов навешивались политические ярлыки, делал в будущем аресты неизбежными.

Основной удар был направлен против начальников железных дорог, которые, как правило, обвинялись в том, что возглавляемая ими

<sup>4</sup> Помимо этого, в рамках массовых политических репрессий 1937–1938 гг. на железнодорожном транспорте СССР была проведена серия репрессивных кампаний, направленных против представителей различных национальностей (немцев, поляков, латышей и т. д.). Цель «национальных операций» заключалась в борьбе против шпионов соответствующих государств на транспорте. Осуществление «немецкой операции» было связано с приказом НКВД от 25 июля 1937 г. № 00439, в соответствии с которым под подозрение попадали все этнические немцы, работавшие на советских железных дорогах. По аналогии с «немецкой операцией» была реализована «польская» (приказ НКВД от 11 августа 1937 г. № 00485) и «латышская» (приказ НКВД от 30 ноября 1937 г. № 49990) операции. Специфика реализации «национальных операций» на железнодорожном транспорте заключалась в том, что в их рамках репрессиям подвергались этнические русские из числа бывших служащих Китайско-Восточной железной дороги, так называемые «харбинцы» (приказ НКВД от 20 сентября 1937 г. № 00593). Всех вышеперечисленных лиц по распоряжению НКПС заносили в специальные списки, после чего увольняли «без выходного пособия» и арестовывали по обвинению – «подозрение в шпионаже».

транспортная артерия работает из рук вон плохо и не справляется со спущенными сверху производственными показателями. Суть большинства выступлений сводилась к тому, что по существу не выполняются решения февральско-мартовского пленума ЦК ВКП (б), а руководство проявляет политическую близорукость, недостаточно активно борется с «классово-чуждыми элементами», а иногда открыто им покровительствует, назначая на ответственные должности или покрывая их «кредиторскую» работу.

Отвечая на шквал упреков, начальник Ярославской железной дороги М. М. Егоров отмечал: «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].

В контексте вышесказанного обращает на себя внимание сам характер реализации оперативных приказов НКВД по выявлению «врагов народа». Показательно выступление знаменитого машиниста депо Всполье И. Н. Конева на партийной конференции Ярославской железной дороги, который привёл крайне интересную цитату из своего разговора с парторгом паровозного депо Иваново, наглядно иллюстрировавшую процесс разоблачения классово-чуждых элементов. «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 недочаде паровозов, а моё дело разоблачать врагов”. Я его спрашиваю: “А как ты разоблачаешь?” Ответ: “Да вот сижу в кабинете и роюсь”» [19].

Подобный подход вызывал определённые возражения у современников, но в сложившейся ситуации они вряд ли могли кардинально повлиять на сдерживание волны массового террора. Единственное, что было в их силах, это постараться направить этот процесс в определённое русло. «В борьбе с классово-враждебными элементами мы делаем одну нездоровую

и по существу политическую ошибку, – поделился мыслями с коллегами заместитель начальника Северной железной дороги Л. Г. Сущенко. – Соответствующей политической работы по поднятию активности на производстве нет и, получается, что врагов выгоняем это <...> у нас самоцель, а не средство, чтобы усилить обороноспособность нашей страны и <...> двинуть ещё быстрее строительство социализма» [20].

На фоне начавшихся арестов неожиданно для всех произошла смена руководителя НКПС: место Л. М. Кагановича, который запустил смертоносный маховик репрессий на транспорте, занял А. В. Бакулин – его заместитель по политической части (при наличии целого ряда более компетентных кандидатур). Последний, по признанию современников, в достаточной мере не был знаком с работой железных дорог, не мог похвастаться популярностью в среде железнодорожников, не пользовался авторитетом среди их командного состава. «Бакулину достался тяжёлый период работы транспорта. Опытные кадры были уже уничтожены. На транспорте, в управлениях дорог, участках, отделениях всюду была растерянность. Неуверенность будешь ли ты работать завтра, боязнь решать оперативные вопросы, перестраховка и т. п., – признался А. М. Зеленый. – Растерялся и сам Бакулин. Он не мог защитить свои кадры, а они таяли всё больше. Транспорт стал работать хуже и хуже. Не было кому работать. Молодёжь училась работать и боялась учёбы, боялась, что любая небольшая ошибка будет служить обвинением во вредительстве. Бакулин, как бы ни был он талантлив, не мог работать так, как работал Каганович. Он был секретарь ЦК и часто пользовался своим положением <...>. Бакулин этого сделать не мог» [21].

Железнодорожный транспорт лихорадило от постоянных арестов. Недостатки и непреднамеренные ошибки, которые имеют место в повседневной работе без исключения у каждого, расценивались следственными органами как злостное вредительство. Обвинения практически всех фигурантов дела о «троцкистской антисоветской диверсионно-вредительской организации», якобы существовавшей на железнодорожном транспорте СССР, были малоубедительны, а порой – просто абсурдны. По версии следствия «троцкистская антисоветская диверсионно-вредительская организация» возникла задолго до того, как Л. М. Каганович возглавил транспортное ведомство, и была

тесно связана с троцкистским центром в НКПС. Участники организации возглавили все основные руководящие посты и стали вести террористическую деятельность, значительно активизировав её путём вовлечения в свои ряды новых членов, создавая вредительско-диверсионные группы на местах. Последние вели подрывную работу по разрушению путевого хозяйства и паровозного парка, что неоднократно приводило к крушениям поездов [22, с. 162–163].

В конечном итоге пострадала основная масса высшего командного состава работников центрального аппарата НКПС: были арестованы все заместители Л. М. Кагановича, почти все начальники железных дорог и их политотделов. На некоторых железных дорогах за время массовых политических репрессий всё руководство в полном составе поочерёдно сменялось по три, иногда и четыре раза. Все перечисленные сотрудники были опытными кадровыми железнодорожниками, имевшими значительный стаж работы по специальности. Многие начали трудовой путь на железнодорожном транспорте ещё до революции. Практически все имели высшее техническое образование, некоторые по совместительству являлись сотрудниками различных НИИ. Их физическое устранение стало невосполнимой потерей для транспортной отрасли и сильно отбросило назад её развитие.

Впоследствии все фигуранты дела о «троцкистской антисоветской диверсионно-вредительской организации на железнодорожном транспорте» были реабилитированы, а дела, заведённые на них, прекращены «за отсутствием состава преступления». Современники тех ужасных событий отчётливо понимали, что «арестовывают ни в чём не повинных людей», которые отдавали «себя работе, были исключительно скромны, безусловно, честные во всех отношениях люди. Но их сделали врагами». Противостоять системе, которая резко пресекала всякую, даже малейшую критику в свой адрес, было невозможно. Жертвы террора и члены их семей были вынуждены мириться со своим бесправием, теша себя тем, что всё это незаконно творится без ведома И. В. Сталина.

Сначала арестованных избивали и пытали только поздно вечером и ночью, когда технических работников в управлении НКВД не было, и вслух о методах допросов никто не говорил. Впоследствии изуверства применялись уже открыто, следователи ходили из своих кабинетов

в камеры и по коридорам в любое время суток с резиновыми дубинками в руках. «Какие только методы не предпринимали следователи, – вспоминал А. М. Зеленый. – Делали и так. Рядом допрашивали женщину, и вдруг она кричит, да так, что волосы становятся дыбом <...>. А следователь тут же говорит <...>, ведь это твоя жена орёт. Это её допрашивают о тебе. Пожалей её, начни писать, и она замолкнет <...>. Да это было нелегко. Делалось и так. В кабинет собирались два–три следователя и начинали уговоры. Пойми ты, дурья голова, что мы ведь тоже люди. Мы тоже выполняем план, как вы, когда работали, старались выполнить план, так стараемся и мы. Неужели ты думаешь, что ты не напишешь всё, что нам надо? Напишешь, но будешь писать уже инвалидом» [23].

Суровые испытания выпали и на долю членов семей репрессированных. Жена одного из них в ходатайстве о реабилитации супруга сообщала: «Нам пришлось жить в страшной нужде, холоде и голоде <...>, мы испытывали такую ужасную нужду и холод, которые я не испытывала даже в детстве. Сейчас я живу в аварийном доме и имею 4 кв. метра жилой площади. В комнате холодно. При сильном морозе в комнате замерзает вода. 19 октября 1955 г. у меня умер сын Слава 10 лет, ученик 3 класса <...> от паралича сердца. Сын питался плохо, одевала я его из старого <...> т. к. на новое не было средств <...>. Это я пишу не для того, чтобы разжалобить, а просто двадцатилетнее унижение, невзгоды жизни заставляют меня писать» [24].

«Помню, как ночью в апреле месяце 1937 г. увезли на “чёрном вороне” отца, – вспоминала дочь репрессированного работника Ярославской железной дороги. – Мама <...> всё ходила в “серый дом”, спрашивала: “За что посадили мужа?” Её посадили <...>, а за нами приехали на легковой машине <...> и увезли нас с сестрой Людмилой (ей было 3 года) за Волгу в приют. Затем развезли нас с ней по разным детдомам: меня в Калининскую область, её – в Воронежскую. В 1938 г. освободили мать <...>, она разыскала нас с сестрой и мы жили, вернее, скитались по квартирам. Унижали нас все как хотели. И по сей день мятежность на сердце за то, что нам, малым детям, такое наказание. В анкетах в графе – где отец – писали “погиб на фронте”. Так учили все родственники и чтоб ни одного слова против Сталина. Так всю жизнь и молчали. В 1959 г. маме вручили справку о реабилитации отца, а в 1991 г. выдали свидетель-

ство о смерти <...> – расстреляли его 4 октября 1937 года. Мы же всё надеялись, что жив и вот-вот вернётся» [25].

Таким образом, на основании вышеизложенного можно сделать вывод о том, что политические репрессии 1936–1938 гг. на железнодорожном транспорте СССР не ограничились громкими показательными процессами и проработкой центрального аппарата НКПС, а приобрели широкий размах за счёт распространения репрессий на командный и инженерно-технический персонал всех без исключения транспортных артерий государства. НКПС в это время являлся, возможно, самым страшным местом среди всех гражданских ведомств, затронутых массовым террором. Пострадало значительное количество рядовых железнодорожников, которые самоотверженно трудились на благо отрасли. Так или иначе понять истинный смысл всего произошедшего невозможно без анализа социокультурной составляющей.

Большой террор – явление сложное и противоречивое – воспринимался современниками далеко неоднозначно. Здесь важно осознавать, что существовало два уровня понимания проблемы – «для них» и «для себя». Первый включал всю видимую общественную жизнь, обильно пропитанную идеологической демагогией; другой – личное пространство, которое изначально было поставлено на второй план. Под влиянием изменений в обществе личные интересы со временем должны были раствориться в коллективных. Однако этого в конечном итоге не произошло, свою роль сыграл морально-этический аспект. Границей между личным и общественным в восприятии массовых репрессий стала черта, за которой приходилось предавать собственную совесть.

#### Ссылки

1. Conquest R. The Great Terror: Stalin's Purge of the Thirties. Toronto, 1968. 416 p.
2. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917–1945 гг. СПб.; М.: Иван Фёдоров, 1997. 416 с.
3. Книга памяти железнодорожников – жертв политических репрессий 1937–1938 гг. СПб.: ОМ-ПРЕСС, 2000. Вып. 1. 404 с.
4. Лягушкина Л. А. Социальный портрет репрессированных в РСФСР в ходе Большого

- террора (1937–1938 гг.): сравнительный анализ баз данных по региональным «Книгам памяти»: дис. ... канд. ист. наук. М., 2016. 354 с.
5. Центр документации новейшей истории Ярославской области (далее ЦДНИ ЯО). Ф. 740. Оп. 1. Ед. хр. 79. Л. 137.
6. Государственный архив Ярославской области (далее ГАЯО). Ф. Р-3698. Оп. 2. Ед. хр. 8872. Л. 56.
7. ЦДНИ ЯО. Ф. 740. Оп. 1. Ед. хр. 3. Л. 233.
8. Зелёный А. М. Воспоминания [рукопись]. М., 1964. 264 с.
9. Hunter Н. Soviet transportation policy. Cambridge, 1957. 413 p.
10. Архив общества Мемориал (далее АО Мемориал). Ф. 2. Оп. 1. Ед. хр. 64. Л. 19. М.; 2015.14.12 [дата обращения 12.12.2018].
11. Каганович Л. М. Памятные записки рабочего, коммуниста-большевика, профсоюзного, партийного и советско-государственного работника. М: Вагриус, 2003. 672 с.
12. Вологодский архив новейшей политической истории (далее ВОАНПИ). Ф. 2028. Оп. 1. Ед. хр. 64. Л. 33.
13. АО Мемориал. Ф. 2. Оп. 1. Ед. хр. 64. Л. 17.
14. АО Мемориал. Ф. 2. Оп. 1. Ед. хр. 64. Л. 24.
15. ЦДНИ ЯО. Ф. 2760. Оп. 1. Ед. хр. 2. Л. 79.
16. ВОАНПИ. Ф. 2028. Оп. 1. Ед. хр. 70. Л. 154.
17. ЦДНИ ЯО. Ф. 740. Оп. 1. Ед. хр. 80. Л. 46.
18. ЦДНИ ЯО. Ф. 871. Оп. 1. Ед. хр. 1. Л. 196.
19. ЦДНИ ЯО. Ф. 740. Оп. 1. Ед. хр. 28. Л. 177.
20. ВОАНПИ. Ф. 2028. Оп. 1. Ед. хр. 70. Л. 46.
21. АО Мемориал. Ф. 2. Оп. 1. Д. 64. Л. 36 – 37.
22. 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.
23. АО Мемориал. Ф. 2. Оп. 1. Ед. хр. 64. Л. 54–55.
24. ГАЯО. Ф. Р-3698. Оп. 2. Ед. хр. 9011. Л. 136.
25. ГАЯО. Ф. Р-3698. Оп. 2. Ед. хр. 9011. Л. 182.