



УДК/UDC 343.43(571.1)«193»
DOI: 10.25206/2542-0488-2026-11-1-6-12
EDN: NWUANO
Научная статья / Original article

КАМПАНИЯ РЕПРЕССИЙ НА ТОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 1930-х гг.

С. А. Папков

Институт истории Сибирского отделения Российской академии наук,
Россия, 630090, г. Новосибирск, ул. Николаева, 8

В статье анализируется положение на Томской железной дороге в предвоенный период 1930-х гг. и специфические правительственные меры по устранению кризисных явлений в работе транспорта. В связи с этим рассматривается характер приказов наркома путей сообщения СССР Лазаря Кагановича. Дается объяснение систематических кадровых смещений руководящего состава дороги, а также последующего перехода к массовым репрессиям ведущих специалистов. На базе ранее не публикованных источников партийных органов и спецслужб, а также периодической печати представлены основные действия карательных органов в ходе кампании арестов отдельных групп работников железной дороги и проведения показательных судебных процессов на транспорте.

Ключевые слова: Сибирь, Томская железная дорога, кризис, Л. М. Каганович, аппарат управления, специалисты, репрессии.

Для цитирования: Папков С. А. Кампания репрессий на Томской железной дороге во второй половине 1930-х гг. // Омский научный вестник. Сер. Общество. История. Современность. 2026. Т. 11, № 1. С. 6–12. DOI: 10.25206/2542-0488-2026-11-1-6-12. EDN: NWUANO.



© Папков С. А., 2026.
Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.

REPRESSION CAMPAIGN ON THE TOMSK RAILWAY IN THE SECOND HALF OF THE 1930s

S. A. Papkov

Institute of History of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences,
Russia, Novosibirsk, Nikolaeva St., 8, 630090

The article analyzes the situation on the Tomsk railway in the 1930s and the specific government measures to address the crisis in transport operations. The Stalinist leadership compensated for the lack of effective economic mechanisms in the Soviet system with active methods of repression, including on one of the main railways of the USSR, linking Siberia and the Far East with the European part of the country. In such regard, the nature of special orders of the People's Commissar of Railways of the USSR Lazar Kaganovich is considered. An explanation is presented for the systematic dismissals of the Tomsk railway's management, as well as the subsequent transition to mass repressions against leading specialists. Based on original sources, the main actions of the punitive organs during the arrest campaign and the organization of show trials in transport are presented. A description is given of the main phases of the development of mass terror of 1937–1938 and the participation of the railway's management in them. Data on the consequences of the repressions is presented. It is concluded that the purge on the Tomsk railway in the second half of the 1930s. It turned out to be one of the largest punitive actions carried out by Stalin's secret services, with the participation of local organizations of the All-Union Communist Party (Bolsheviks). Its victims included workers from a wide variety of professions and occupations. However, no real economic results are achieved.

Keywords: Siberia, Tomsk Railway, crisis, L. M. Kaganovich, administrative apparatus, specialists, repressions.



Введение

Современная историография продолжает проявлять значительный интерес к политическим процессам и событиям периода сталинской диктатуры. В научный оборот вводятся новые факты, расширяются представления о масштабах различных кампаний, их своеобразии и последствиях. В потоке публикуемых статей и монографий выделяются не только общие вопросы, но и отдельные аспекты, раскрывающие многоуровневый характер политики сталинизма. Одним из исследовательских направлений является изучение правительственных мер в сфере железнодорожного транспорта — ключевой отрасли советской экономики 1920–1940 гг. В работах указанного спектра анализируются такие проблемы, как использование репрессивной юстиции, применение карательных акций на транспорте, репрессии в системе транспортных вузов и другие [1–11]. К изучению тематики 1930 гг. привлечено внимание и зарубежной историографии [12].

В статье ставится задача на основе выявленных документов реконструировать полную картину трагических событий на Томской железной дороге в 1935–1938 гг., вызванных инициативой известного сталинского наркома Лазаря Кагановича, организовавшего широкую кампанию «борьбы с вредителями» с огромным числом жертв как среди специалистов транспорта, так и рядовых железнодорожников.

Основная часть

Томская железная дорога 1930-х гг. — самая крупная единица железнодорожной системы СССР по протяженности и по грузообороту — служила ключевым звеном, соединяющим сибирские и дальневосточные регионы с европейской частью страны, и в то же время играла важную стратегическую роль в укреплении обороноспособности востока СССР в условиях резко обострившихся отношений с Японией на границе с Китаем.

К середине 1930-х гг. в положении Томской дороги проявились явные недостатки с продвижением грузов. Сталинское правительство требовало резко увеличения грузооборота и поставок на Дальний Восток, но технические условия не позволяли выполнять возросшие задания. Погрузка и доставка грузов, прежде всего угля из Кузбасса в обоих направлениях, систематически снижалась, средняя скорость продвижения поездов падала до 17 км/ч, значительный ущерб происходил от простоя вагонов. Особую проблему представляла аварийность на железнодорожных путях. В 1935 г. ежедневно здесь фиксировались до десятка крушений и аварий, вызывая остановки движения на важных участках магистрали.

Свидетельством общего кризиса на железных дорогах страны явились попытки перестроить систему партийно-политического руководства. В 1933 г. на транспорте СССР были образованы политотделы как инструмент дополнительной мобилизации рядового и управленческого персонала путей со-

общения. Однако такая мера мало что изменила, и дезорганизация продолжала наносить урон. В связи с этим на Томской дороге происходила постоянная кадровая чехарда: смещение не только основных руководителей, но и многих технических управленцев. Начальник дороги И. Р. Дьяков, назначенный весной 1934 г., занимал этот пост всего девять месяцев. В начале 1935 г. его сменил И. Н. Миронов, карьера которого продолжалась чуть более года и закончилась его арестом как «троцкиста-вредителя».

На декабрьском пленуме ЦК ВКП(б) 1935 г. работа Томской дороги стала предметом особого внимания. Выступая с докладом о работе транспорта, нарком путей сообщения СССР Л. М. Каганович говорил о многочисленных недостатках в действиях местных руководителей и указал: «Томскую дорогу мы должны в ближайшее время, во что бы то ни стало, поднять..., нужно как следует взяться за улучшение работы Томской, иначе она нас подведет» [13].

Провалы в работе транспорта действительно приводили к серьезным нарушениям всего экономического организма страны. Они создавали явный дисбаланс для растущей советской промышленности, расстраивали работу по выполнению оборонных задач. Поэтому руководство СССР стремилось отыскать экстренные способы решения вопроса и нашло их в традиционной для себя сфере — усилении административного нажима и применении карательных мер.

Каганович стал ключевой фигурой в организации широкой кадровой чистки на транспорте. Как и другие большевистские вожди, он был сторонником своеобразных управленческих взглядов, основанных преимущественно на волевых методах решения проблем и том убеждении, что провалы в хозяйственной деятельности происходят либо от недостатка административных усилий командиров производства, либо от действий вредителей и шпионов. Эти принципы вошли в широкую практику в качестве средства преодоления кризиса на транспорте в 1930-е гг.

С января 1936 г. Каганович перешел к практическим действиям по устранению «позорных итогов Томской дороги». Прежде всего, он произвел замену главных исполнителей: начальником дороги назначил И. Н. Миронова, а политическим руководителем (начальником политотдела) — А. Л. Ваннына. Одновременно с этим Каганович выпустил специальный Приказ № 9-Ц «Об улучшении работы Томской», требующий «до конца вытравить предельческие настроения, беспощадно расправляться с саботажниками, срывщиками нормальной работы». В приказе были перечислены также первые 13 «разоблаченных саботажников», включая девять руководителей отделов и служб управления Томской дороги: Мариенгоф, Клочков, Медзыховский, Бойченко, Лубчанский, Морщихин, Дмитриев, Рулло и Абуашвили [14]. Эти работники были арестованы и отправлены в камеры Новосибирского управ-

ления Народного комиссариата внутренних дел (УНКВД) для допросов и подготовки к вынесению приговоров. По приговору Военной коллегии Верховного суда СССР 23 апреля 1936 г. часть из них была расстреляна, другие приговорены к 10 годам тюремного заключения как участники контрреволюционной вредительской организации.

В январе 1936 г. Каганович лично прибыл в Сибирь, чтобы на месте установить причины кризиса и найти остальных виновных в плохой работе транспорта. Вместе с руководителями Западно-Сибирского края Р. И. Эйхе, Ф. П. Грядинским, начальником Томской железной дороги И. Н. Мироновым и другими важными лицами он посетил ряд крупных железнодорожных узлов и станций — Чулым, Новосибирск, Усыты, Белово, Сталинск — беседовал с мастерами и рабочими, давал указания и советы.

В это же время другую часть мер по исправлению критического положения на Томской дороге секретно выполняла следственная бригада оперативных работников транспортного отдела НКВД СССР во главе с М. А. Листенгуртом и С. Г. Гендиным, присланная в Новосибирск для «помощи» Кагановичу. Бригада НКВД произвела новую серию коллективных арестов, прежде всего в аппарате управления дороги, а на станциях и участках чистой занимались местные чекисты. В результате указанных действий за решеткой оказалась значительная часть специалистов, обвиненных в шпионаже и вредительстве, — начальники различных служб в управлении дороги: Струсевич, Горшков, Житков, Медведев, Орлов, Ширяев; руководитель строительства железнодорожной линии «станция Эйхе — станция Сокур» Оберталлер; руководитель строительного треста Эйдман; руководитель экскаваторного треста Барский; руководитель производственного отдела Трипольский и целый ряд других. «Таким образом, основные командные кадры Управления дороги были в руках троцкистских шпионов, вредителей и диверсантов, — докладывал крайкому ВКП(б) начальник политотдела Ваньян. За 1936 г. из аппарата Управления арестовано НКВД и изгнано контрреволюционеров, троцкистов и классово-чуждых 77 человек» [15, л. 41]. Это составляло примерно четверть всего состава дорожного управления.

Ваньян упомянул также о разоблачении нескольких «организованных троцкистских групп» на станциях и узлах, в составе которых были инженеры, мастера, бригадиры, дежурные депо и машинисты. «Разоблачены и арестованы за вредительскую и диверсионную работу 10 начальников дистанции пути, 9 начальников вагонных участков и депо, 2 начальника отделений движения, 9 начальников станций» [15, л. 41–42].

Особое значение придавалось показательным судебным процессам. Публичные, широко освещаемые суды над «виновниками» провалов на транспорте показывали населению «корни зла» и отчетливо демонстрировали угрозы рядовым работникам. Процессы начались с февраля 1936 г. вслед за арестами на основных пунктах дороги. Об одном из них в деталях рассказывала краевая газета «Советская Сибирь». Она сообщала о шестидневной сессии военно-транспортного трибунала по делу «вредительской группы» ремонта вагонов на станции Тайга, где за год произошло 126 аварий и крушений поездов. Под судом оказалась «вредительская группа» в составе 11 человек — заместителя

начальника вагонного участка, пяти мастеров, осмотрщиков вагонов и одного инженера, — которая предпочитала не ремонтировать поврежденные вагоны, а переправлять их на соседние участки. Кроме того, эти работники «подрывали стахановское движение словом и делом» [16]. Трибунал признал действия группы саботажем и приговорил девятых к тюремному заключению на срок от трех до восьми лет; двое были оправданы [17].

Подобный процесс, но уже с участием коллегии Верховного суда СССР состоялся в апреле 1936 г. в Прокопьевске. Судили десять «вредителей-саботажников» из числа руководителей рудничного транспорта Кузбасса. Под председательством диввоенюриста Н. М. Рычкова суд в течение четырех дней выявлял участие обвиняемых в «подрывной вредительской деятельности» и завершился осуждением девяти человек к тюремному заключению на сроки от двух до восьми лет; один обвиняемый был оправдан [18–20].

В начале марта 1936 г. Каганович произвел очередную перестановку в руководстве дороги. Начальник Томской железной дороги И. Н. Миронов, требовавший от Народного комиссариата путей сообщения увеличения капитальных вложений и срочного строительства дополнительного пути от Новосибирска до станции Чулым, был снят как вредитель-предельщик, через несколько месяцев арестован и расстрелян. Его пост занял А. Л. Ваньян. Начальником политотдела стал молодой парторботник Ф. Ф. Степанов. Новые назначения активно продолжили чистку кадрового состава.

Однако борьба с «вредителями» внутри управленческого аппарата практически ничего не решила. Массовые нарушения правил и технических норм, приводившие к авариям и крушениям поездов, совершались в основном на том уровне, где суровые приказы теряли свою силу. На дороге не было элементарной исполнительской дисциплины в самом низу. Кроме того, остро не хватало квалифицированных кадров, поэтому в отчетах управления дороги этого периода положение представлялось как «близкое к хаосу». В одном из них говорилось: «Вредительские навыки очковтирательского и упрощенческого ремонта не изжиты. [...] Вредители дезорганизуют ремонт паровозов, вытаскивая больные паровозы из депо и тем самым резко ухудшая оборот паровозов... Негодных машинистов, разгильдяев, аварийщиков оставляли на паровозах, несмотря на всю их дезорганизаторскую работу, и во многих депо мы оказывались в плену у негодьяв и отъявленных мерзавцев. Оставляя негодных и неопытных машинистов на паровозах, мы еще больше ухудшали свое положение, так как, не умея ездить, они рвали поезда, растягивали и дезорганизовывали все движение...» [15, л. 49].

Весной 1937 г. заместитель начальника транспортного отдела Управления государственной безопасности НКВД Западно-Сибирского края Г. М. Вяткин сообщал в крайком ВКП(б), что «работа Томской железной дороги резко ухудшилась», недогружаются тысячи тонн угля, хлеба и леса. «Вместо возможной сдачи на соседние отделения свыше 1000 вагонов в сутки сдавалось в среднем не свыше 700–800 вагонов. [...] На дороге на 11 марта с. г. имеется брошенных 29 поездов» [15, л. 2–8].

Такая ситуация вновь вызвала острую реакцию Кагановича. Произведя устранение первых групп дорожных управленцев, он развернул нажим на краевое партийное руководство. Раз за разом он

обращался к Эйхе, звонил по телефону и посылал телеграммы, ругался и угрожал, указывая на провалы в работе Транссиба. 23 марта 1937 г. Каганович направил Эйхе очередную телеграмму, напомнив ему о его личной ответственности:

«1. Требую от Вас передать руководящим работникам дороги мой устный с Вами разговор о плохой работе как Управления дороги, так и дороги в целом. 2. В дополнение к моему устному с Вами разговору по телефону, указываю Вам, что помимо срыва погрузки угля, последствия которого должны быть ясны, Вы допустили в марте резкое ухудшение работы дороги по сравнению с февралем» [15, л. 9].

Отметив снижение оборота вагонов, погрузки угля и коммерческой скорости поездов, Каганович коснулся основных причин — безответственности исполнителей и вредительства.

«Вы не сделали для себя выводов из моей телеграммы от 13 ноября 1936 г., в которой я Вас предупреждал об угрожающей вам опасности недооценки трудностей и настроений, которые, как это сейчас совершенно ясно, получили распространение на дороге и в самом управлении дороги. Вы самоуспокоились... [...] Теперь ясно, что эта плохая работа является результатом гнилых настроений руководящих работников дороги, в том числе и начальника дороги. Я думаю, что на ухудшении работы дороги в марте месяце сказывается также злостная рука врагов, шпионов, сохранивших еще свои кадры у вас на дороге, чего вы не видите. Требую большевистского вскрытия причин отставания, и обеспечить выполнение плана погрузки и, в первую очередь, погрузки угля...» [15, л. 10].

Последовала новая фаза чистки, в которой важным фактором стали решения февральско-мартовского пленума ЦК ВКП(б), объявившего о начале широкой кампании по изъятию врагов народа, вредителей и шпионов. Аресты в управлении Томской дороги, на станциях и железнодорожных узлах пошли по второму — третьему кругу. На дорожной партийной конференции летом 1937 г. руководители дороги Ваньян и Степанов докладывали о десятках разоблаченных «японо-немецко-троцкистских агентов», которые одновременно раскаивались в собственных ошибках. Ваньян, в частности, говорил: «Ровно полтора года тому назад Томскую дорогу посетил нарком тов. Л. М. Каганович, разоблачивший здесь целую банду троцкистских вредителей. Вскоре после пленума мы создали актив дороги, который всколыхнул наших товарищей. Огромную роль в этом сыграла телеграмма тов. Кагановича, в которой он обвинил руководителей дороги в гнилых настроениях. Резкой критики подверг работу дороги тов. Эйхе на пленуме крайкома. Все это помогло нам изживать настроения благодушия. За время после Пленума ЦК ВКП(б) разоблачены такие матерые враги народа, как Зуев, Воробьев, Власенко, Казадаев, Хорьков и другие» [21].

После этих слов Ваньян сделал поразительное признание, ясно указывающее на то, что организационные перестройки Кагановича и кампания террора привели к обратному результату. Он сказал: «За первое полугодие мы имеем сейчас аварий и крушений втрое больше, чем их было в самом тяжелом месяце 1936 г.».

Ваньян продержался до осени 1937 г. Углубление кризиса на Томской дороге, в конечном счете, и его привело к трагическому финалу. На партийном собрании управления, продолжавшемся три дня с участием секретаря Эйхе, он подвергся ярост-

ной критике и был исключен из партии по обвинению во враждебной деятельности [22, л. 54–56; 23, 24]. 24 сентября его арестовали и по приговору Военной коллегии Верховного суда СССР расстреляли в тот же день [25].

Начальника политотдела дороги Степанова, как «утратившего бдительность» и соучастника «преступных дел» Ваньяна, также исключили из рядов ВКП(б). Не пережив карьерного краха, 28 сентября 1937 г. он застрелился. Вместе с ним исчез и его заместитель Туров, до момента своего ареста участвовавший в многочисленных разоблачениях подчиненных. Места руководителей заняли новые назначенцы — М. И. Петров (начальник дороги), И. П. Бирюков (начальник политотдела) и ряд других.

Аресты на Томской дороге продолжались всю вторую половину 1937 г. и в 1938 г., приняв форму массового погрома. В камеры НКВД были отправлены целые группы работников различных профессий и специальностей: начальник строительства Новосибирского вокзала И. Н. Ляпин; начальник и главный инженер треста «Сибстройпуть» А. И. Кузьмин и В. А. Пуцилло; ряд специалистов строительства моста через реку Обь во главе с руководителем стройки Н. А. Бельфортом; большая группа работников и преподавателей Новосибирского института военных инженеров транспорта (НИВИТ) во главе с начальником вуза В. М. Шишковским и многие другие. Аресты производились как по подозрению во вредительстве, так и по формальным признакам: «бывшие офицеры», «враждебная национальность», «бывшие чиновники» и т. д.

По всей железнодорожной линии, на станциях и депо в этот период проводились бурные партийные собрания, на которых с резкой критикой выступавшие обвиняли друг друга в различных нарушениях, разбирали ошибки и «антипартийные поступки». Огромные размеры приобрело взаимное доноительство, служившее питательным источником для арестов.

Кампания террора на железной дороге стала исключительно политической мерой с одним лишь практическим результатом — ликвидацией мифических врагов и подозреваемых в саботаже. Никаких практических улучшений она не достигла. Как сообщалось в отчете бригады Новосибирского обкома ВКП(б) по проверке отделений дороги в декабре 1937 г., «после разоблачения троцкистских бандитов Ваньяна, Степанова, Турова новое руководство не дало развернуть программы ликвидации последствий вредительства... [...] Работа Томской дороги продолжает оставаться неудовлетворительной. Несмотря на директивы ЦК ВКП(б) и Совета народных комиссаров СССР от 16/XI- с.г. об улучшении работы железных дорог, Томская дорога не перестроилась и продолжает работать по старинке, простой вагонов под грузовыми операциями вместо 16 часов нормы простаивают 21,4 часа» [26, л. 1, 5].

Более полную картину реального положения дел на транспорте характеризуют следующие данные (табл. 1).

Представители одного из отделов управления дороги жаловались наркому Кагановичу на новых начальников Томской и сообщали: «За первое полугодие 1938 г. дорога имеет убыток около 30 миллионов рублей. Можно ли дальше доверять руководство людям, которые не выполняют Ваших приказов?» [27, л. 221].

Таблица 1. Динамика крушений, аварий, брака и хищений на Томской железной дороге за 1936–1940 гг.
Table 1. Dynamics of crashes, accidents, defects and thefts on the Tomsk railway during 1936–1940s

	1936	1937	1938	1939	1940
Крушения	276	318	202	142	75
Аварии	80	106	94	43	23
Случаи брака или хищений	12752 случая брака	11550 случаев брака	11999 случаев брака	1144 случая хищений	829 случаев хищений

Источник: [27, л. 170; 29, л. 148 об.]
Source: [27, sh. 170; 29, sh. 148 ob.]

Провалы отмечались не только в финансовой сфере. Улучшений не было и в производственной дисциплине, о чем докладывал другой официальный отчет в середине 1939 г.: «Трудовая дисциплина на дороге находится на низком уровне... Нарушения трудовой дисциплины проникли во все поры производственной деятельности... Совершаются коллективные прогулы, как, например, на вагонном участке депо Инская, где группа людей сознательно не выходила на работу для того, чтобы уволиться» [28, л. 71–72].

Из-за многочисленных нарушений нередко были случаи с человеческими жертвами. Только за 1939 г. в результате крушений и аварий поездов на Томской дороге погибло 45 чел., а 109 чел. получили ранения [29, л. 148–148 об.].

Отсутствие реальных производственных достижений стало основанием для новой серии расправы с «вредителями». Сменивший Ваньяна на посту начальника дороги М. И. Петров в июне 1939 г. был снят с должности «за преступную бездеятельность и отсутствие борьбы с крушениями поездов», арестован и осенью 1940 г. включен в Сталинский список для осуждения по первой категории (упрощенной процедуре), что означало неизбежную казнь [30].

Такой же финал ожидал и очередного начальника политотдела дороги И. П. Бирюкова. Этого партработника, кандидата в депутаты Верховного Совета СССР, арестовали в декабре 1937 г. по сходному обвинению во вредительстве и по решению тройки НКВД расстреляли в марте 1938 г. [31].

Заключение

К началу 1939 г. кампания репрессий на транспорте, как и в стране в целом, в основном была завершена. Ее беспрецедентный характер выразился прежде всего в значительном масштабе жертв. Начавшись по инициативе Кагановича как ограниченная акция по устранению подозреваемых во вредительстве (большей частью специалистов и управленцев ключевых отделов), эта операция совпала с проведением массовой кампании 1937–1938 гг. и, в конечном счете, приобрела характер универсальной чистки. По показаниям бывшего заместителя начальника УНКВД по Западно-Сибирскому краю А. И. Успенского, озвученным в период реабилитации 1950-х гг., дорожно-транспортный отдел УНКВД во главе с Г. М. Вяткиным сфальсифицировал крупное дело о контрреволюционной организации на железной дороге. «В результате Вяткиным по делу антисоветской группы на Томской железной дороге было арестовано около тысячи человек» [32; 7, с. 191–192].

Чистка на Томской дороге во второй половине 1930-х гг. оказалась в Сибири одной из самых крупных карательных акций сталинских спецслужб при участии местных организаций ВКП(б). В нее были

вовлечены многие действующие лица, в том числе из состава руководителей самой железной дороги. Однако по мере развития кампании часть активных разоблачителей в итоге также превратилась в жертву террора.

В результате процесса реабилитации и публикации Книг памяти жертв политических репрессий стало известно, что бесосновательным арестам и казням подверглись работники транспорта самых различных профессий и рода деятельности: инженеры и мастера; строители новых путей и мостов; машинисты и ремонтные рабочие; дежурные на станциях и путевые обходчики... Произошла кадровая смена на многих участках и в управлении железной дороги. При этом основные производственные проблемы решены не были и продолжали оказывать негативное влияние до начала Второй мировой войны.

Список источников / References

1. 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.
Kudryavtsev S. V. Massovyye repressii v Yaroslavskoy oblasti 1937–1938 gg. (delo o "vreditel'stve na transporte") [Mass repressions in the Yaroslavl region in 1937–1938 (the case of "wrecking on transport")]. *Stranitsy Minuvshogo: VI Tikhomirovskiyе Krayevedcheskiye Chteniya*. Yaroslavl, 1997. P. 161–163. (In Russ.).
2. Филиппов К. И. Немного о прошлом: мемуары заместителя Народного комиссара путей сообщения СССР в 1938–1942 гг., начальника многих железных дорог в период 1937–1938, 1942–1959 гг., написанные им в 1975–1980 гг. Москва: Транспорт, 1997. 108 с.
Filippov K. I. Nemnogo o proshlom: memuary zamestitelya Narodnogo komissara putey soobshcheniya SSSR v 1938–1942 gg., nachal'nika mnogikh zheleznykh dorog v period 1937–1938, 1942–1959 gg., napisannyye im v 1975–1980 gg. [About the past: memoirs of the Deputy People's Commissar of Railways of the USSR in 1938–1942, chief of many railways in the period 1937–1938, 1942–1959, written by him in 1975–1980]. Moscow, 1997. 108 p. (In Russ.).
3. Акулинин Н. А., Баулин В. А., Городецкий Е. А. [и др.]. Вековой путь на службе Отечеству. Страницы истории Западно-Сибирской железной дороги / под ред. В. И. Старостенко. Новосибирск: Издат. дом «Сибирская горница», 2001. 456 с. ISBN 5-901613-08-2.
Akulinin N. A., Baulin V. A., Gorodetskiy E. A. [et al.]. Vekovoy put' na sluzhbe otechestvu. Stranitsy istorii Zapadno-Sibirskoy zheleznoy dorogi [Century-long journey in the service of the Fatherland: Pages of the history of the West Siberian Railway] / ed. by V. I. Starostenko. Novosibirsk, 2001. 456 p. ISBN 5-901613-08-2. (In Russ.).
4. Александров Н. А., Шишкин В. И., Косенков А. Ф. [и др.]. Магистраль: Начальники железных дорог Западной Сибири, 1896–2006: ист. очерки / гл. ред. В. И. Клименко.

Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2006. 639 с. ISBN 5-8402-0235-5. EDN: UAGOKT.

Aleksandrov N. A., Shishkin V. I., Kosenkov A. F. [et al.]. *Magistral': Nachal'niki zheleznykh dorog Zapadnoy Sibiri, 1896 – 2006: ist. ocherki [Mainline: Heads of the railways of Western Siberia, 1896 – 2006: Historical essays] / Chief ed. V. I. Klimenko. Novosibirsk, 2006. 639 p. ISBN 5-8402-0235-5. EDN: UAGOKT. (In Russ.).*

5. Кодинцев А. Я. Органы транспортной юстиции СССР в 30-е годы XX в. // Транспортное право. 2007. № 4. С. 34–39. EDN: ISGSCR.

Kodintsev A. Ya. *Organy transportnoy yustitsii SSSR v 30-e gody XX v. [Transport justice bodies of the USSR in the 1930s]. Transportnoye pravo. Transportation Law. 2007. No. 4. P. 34–39. EDN: ISGSCR. (In Russ.).*

6. Шкаревский Д. Н. Проблемы изучения советской транспортной юстиции // История государства и права. 2012. № 6. С. 18–20. EDN: PBF1QT.

Shkarevskiy D. N. *Problemy izucheniya sovetsoy transportnoy yustitsii [Problems of studying Soviet transport justice]. Istoriya gosudarstva i prava. History of State and Law. 2012. No. 6. P. 18–20. EDN: PBF1QT. (In Russ.).*

7. Папков С. А. Обыкновенный террор. Политика сталинизма в Сибири. Москва: РОССПЭН, 2012. 440 с. ISBN 978-5-8243-1674-2.

Parkov S. A. *Obyknovennyy terror. Politika stalinizma v Sibiri [Ordinary terror: Stalinist policy in Siberia]. Moscow, 2012. 440 p. ISBN 978-5-8243-1674-2. (In Russ.).*

8. Лебедев А. В. Массовые политические репрессии 1937–1938 гг. на железнодорожном транспорте СССР (по материалам Ярославской железной дороги) // История в подробностях. 2015. № 8 (62). С. 64–73. EDN: VMFXLH.

Lebedev A. V. *Massovyye politicheskiye repressii 1937–1938 gg. na zheleznodorozhnom transporte SSSR (po materialam Yaroslavskoy zheleznoy dorogi) [Mass political repressions of 1937–1938 on the railway transport of the USSR (based on materials of the Yaroslavl Railway)]. Istoriya v Podrobnostyakh. 2015. No. 8 (62). P. 64–73. EDN: VMFXLH. (In Russ.).*

9. Шкаревский Д. Н. Репрессивная политика на транспорте в первой половине 1930-х гг. // Lex Russica. 2018. № 5 (138). С. 64–71. DOI: 10.17803/1729-5920.2018.138.5.064-071. EDN: XPPUTB.

Shkarevskiy D. N. *Repressivnaya politika na transporte v pervoy polovine 1930-kh gg. [Repressive policy on transport in the first half of the 1930s]. Lex Russica. 2018. No. 5 (138). P. 64–71. DOI: 10.17803/1729-5920.2018.138.5.064-071. EDN: XPPUTB. (In Russ.).*

10. Добровольский А. В. О характере политических репрессий в Новосибирском институте военных инженеров транспорта (НИВИТе) в предвоенные годы // Гуманитарные проблемы военного дела. 2019. № 3 (20). С. 66–76. EDN: FETQCQ.

Dobrovolskiy A. V. *O kharaktere politicheskikh repressiy v Novosibirskom institute voyennykh inzhenerov transporta (NIVITe) v predvoyennyye gody [On the nature of political repression in the Novosibirsk institute of military engineers of railway transport (NIVIT) in the prewar years]. Gumanitarnyye Problemy Voyennogo Dela. 2019. No. 3 (20). P. 66–76. EDN: FETQCQ. (In Russ.).*

11. Лебедев А. В. Северная железная дорога в период массовых политических репрессий // Вестник Ярославского государственного университета. Серия Гуманитарные науки. 2020. № 4. С. 22–29. EDN: DWXUNN.

Lebedev A. V. *Severnaya zheleznyaya doroga v period massovykh politicheskikh repressiy [The severnaya railway during the period of mass political repression]. Vestnik Yaroslavsogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya Gumanitarnyye nauki. Vestnik Yaroslavsogo Gosudarstvennogo Universiteta im. P. G. Demidova. Seriya Humanitarnyye Nauki. 2020. No. 4. P. 22–29. EDN: DWXUNN. (In Russ.).*

12. 寺山恭輔. 1930年代ソ連極東・シベリアの鉄道政策—体系的輸送計画の構築 // 東北アジア研究』26号 26号 (2022年), 1-31頁. DOI: 10.50974/00134013.

Terayama Kyosuke. *Railway Policy in the Soviet Far East and Siberia in the 1930s: Building a Systematic Transportation Plan. Northeast Asian Studies. 2022. No. 26. P. 1–31. DOI: 10.50974/00134013. (In Japanese).*

13. Советская Сибирь. 1935. 31 декабря.

Sovetskaya Sibir'. 1935. December 31. (In Russ.).

14. Советская Сибирь. 1936. 5 февраля.

Sovetskaya Sibir'. 1936. February 5. (In Russ.).

15. Государственный архив Новосибирской области (ГАНО). Ф. П-3. Оп. 14. Д. 161.

Gosudarstvennyy arkhiv Novosibirskoy oblasti (GANO) [State Archives of the Novosibirsk Region (SANR)]. File: П-3/14/161. (In Russ.).

16. Советская Сибирь. 1936. 21 января.

Sovetskaya Sibir'. 1936. January 21. (In Russ.).

17. Советская Сибирь. 1936. 11 февраля.

Sovetskaya Sibir'. 1936. February 11. (In Russ.).

18. Советская Сибирь. 1936. 4 апреля.

Sovetskaya Sibir'. 1936. April 4. (In Russ.).

19. Советская Сибирь. 1936. 16 апреля.

Sovetskaya Sibir'. 1936. April 16. (In Russ.).

20. Советская Сибирь. 1936. 18 апреля.

Sovetskaya Sibir'. 1936. April 18. (In Russ.).

21. Доклад начальника Томской жел. дороги тов. Ваньяна // Советская Сибирь. 1937. 5 июля.

Doklad nachal'nika Tomskoy zhel. dorogi tov. Van'yana [Report by the Head of the Tomsk Railway, Comrade Vanyan]. *Sovetskaya Sibir'. 1937. July 5. (In Russ.).*

22. ГАНО. Ф. П-155. Оп. 3. Д. 153.

GANO [SANR]. File: П-155/3/153. (In Russ.).

23. Железнодорожник Кузбасса (Новосибирск). 1937. 29 сентября.

Zheleznodorozhnik Kuzbassa (Novosibirsk). 1937. September 29. (In Russ.).

24. Железнодорожник Кузбасса (Новосибирск). 1937. 30 сентября.

Zheleznodorozhnik Kuzbassa (Novosibirsk). 1937. September 30. (In Russ.).

25. Архив Управления Федеральной службы безопасности по Новосибирской области (Архив УФСБ по НСО). Д. 3598.

Arkhiv Upravleniya Federal'noy sluzhby bezopasnosti po Novosibirskoy oblasti (Arkhiv UFSB po NSO) [Archive of the Federal Security Service Directorate for Novosibirsk Oblast (Archive FSSD for NO)]. File: 3598. (In Russ.).

26. ГАНО. Ф. П-4. Оп. 1. Д. 99.

GANO [SANR]. File: П-4/1/99. (In Russ.).

27. ГАНО. Ф. П-9. Оп. 1. Д. 13.

GANO [SANR]. File: П-9/1/13. (In Russ.).

28. ГАНО. Ф. П-155. Оп. 5. Д. 38.

GANO [SANR]. File: П-155/5/38. (In Russ.).

29. ГАНО. Ф. П-229. Оп. 5. Д. 18.

GANO [SANR]. File: П-229/5/18. (In Russ.).

30. Российский государственный архив социально-политической истории. Ф. 17. Оп. 171. Д. 421. Л. 1. URL: <https://stalin.memo.ru/lists/list413/> (дата обращения: 15.07.2025).

Rossiyskiy gosudarstvennyy arkhiv sotsial'no-politicheskoy istorii [Russian State Archive of Socio-Political History]. File: 17/171/421/1. URL: <https://stalin.memo.ru/lists/list413/> (accessed: 15.07. 2025). (In Russ.).

31. Открытый список. URL: <https://ru.openlist.wiki> (дата обращения: 12.07.2025).

Otkrytyy spisok [Open list]. URL: <https://ru.openlist.wiki> (accessed: 12.07.2025). (In Russ.).

32. Архив УФСБ по НСО. Д. 8437. Т. 3.

Arkhiv UFSB po NSO [Archive FSSD for NO]. File: 8437/3. (In Russ.).

ПАПКОВ Сергей Андреевич, доктор исторических наук, профессор (Россия), старший научный сотрудник сектора общественно-политического развития Института истории Сибирского отделения Российской академии наук, г. Новосибирск.
SPIN-код: 8000-8688
AuthorID (РИНЦ): 76586
ORCID: 0000-0002-2541-4520
ResearcherID: ABA-5865-2021
Адрес для переписки: sparkov@ya.ru

Прозрачность финансовой деятельности: автор не имеет финансовой заинтересованности в представленных материалах и методах. Конфликт интересов отсутствует.

Статья поступила в редакцию 19.09.2025; одобрена после рецензирования 12.10.2025; принята к публикации 17.11.2025.

PAPKOV Sergey Andreyevich, Doctor of Historical Sciences, Professor, Senior Researcher of the Socio-Political Development Sector, Institute of History of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Novosibirsk.
SPIN-code: 8000-8688
AuthorID (RSCI): 76586
ORCID: 0000-0002-2541-4520
ResearcherID: ABA-5865-2021
Correspondence address: sparkov@ya.ru

Financial transparency: the author has no financial interest in the presented materials or methods. There is no conflict of interest.

The article was submitted 19.09.2025; approved after reviewing 12.10.2025; accepted for publication 17.11.2025.