

DOI: 10.15372/HSS20160422
УДК (571.16) "1933/1937"

Д.А. ОДИНЦОВ

ВОЕНИЗАЦИЯ ТОМСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ (1933–1937 гг.)

Институт истории СО РАН,
РФ, 630090, Новосибирск, ул. Николаева, 8

В статье рассматривается начальный этап милитаризации Томской железной дороги, перевод железнодорожников на положение состоящих в рядах РККА и перестройка структуры управления дорогой. Военизацию предложено понимать и как процесс перехода железнодорожников на новое правовое положение, и как правовой режим. Проанализированы нормативно-правовая база и сущность режима военизации дороги, реконструируются ее цель и задачи. Указанные меры коммунистическое руководство СССР предпринимало в первой половине 1930-х гг., пытаясь решить проблему снабжения советского Дальнего Востока. Анализируется политика ужесточения трудовой дисциплины, преодоления текучести кадров железнодорожников. Рассматривается роль военных трибуналов в обеспечении принудительных методов мотивации к труду.

Ключевые слова: Томская железная дорога, военизация железных дорог, политотделы железных дорог, трудовая дисциплина, военная дисциплина.

D.A. ODINTSOV

MILITARIZATION OF TOMSK RAILWAY (1933–1937)

Institute of History SB RAS,
8, Nikolaev Str., Novosibirsk, 630090, Russia

The article attempts to reconstruct the reasons of the militarization of Tomsk railway in 1933. The author analyzes the reconstitution of the railway management structure, caused by the militarization; studies criteria used by militarization commissions to select railwaymen for paramilitary duties. The study revealed that hostile class elements were first to be disqualified and not all railwaymen became paramilitary. Political Department ensured militarization by conducting purges on the railroad and in the administration expelling all undesirable elements. The author considers impact of militarization on labor discipline trying to reveal the real extent of the units' militarization. It is noted that the heads of production units were appointed commanders of divisions and units. Classes with personnel contained components of elementary military training. The article discusses the legal aspects of hiring and firing workers in connection with militarization. Workers, who left the service without the consent of direct supervisors were equated to deserters and were subject to a court martial. It is concluded that the trials of violators of discipline instead of strengthening the unity of command made the command staff less proactive. It is revealed that the influx of people from rural areas due to collectivization was one of the main reasons for deterioration of discipline among the railwaymen in the early 1930s. Adaptation of peasants to industrial work was slow; attempts to reduce the rate of accidents by methods could not give quick results.

Key words: Tomsk railway, militarization of railways, political departments on railways, labour discipline, military discipline

В начале 1930-х гг. Политбюро ЦК ВКП(б) рассматривало режим военизации в качестве одного из наиболее эффективных способов улучшения работы дальневосточных железных дорог. В 1933 г. опыт военизации Уссурийской и Забайкальской железных дорог был распространен на Томскую железную дорогу. Причины и содержание процесса военизации железных дорог Сибири и Дальнего Востока в начале 1930-х гг. в историографии остаются малоизученными. Военизации Забайкальской и Уссурийской железных дорог,

посвящены статьи японского историка К. Тэраямы [1; 2]. Кроме того, некоторые аспекты, связанные с отношением рабочих дальневосточных дорог к военизации, рассматриваются в монографии Е.Н. Гнатовской [3]. Но и в указанных статьях такие вопросы, как выявление влияния военизации на трудовую дисциплину, перестройка структуры управления дорогами, выяснение степени реальной милитаризации подразделений, наконец, юридические аспекты найма и увольнения работников в связи с военизацией, практически

Данил Александрович Одинцов – аспирант Института истории СО РАН, e-mail: odintsovnv@yandex.ru
Danil A. Odintsov – postgraduate Institute of History SB RAS.

не затрагиваются. В настоящей статье предпринята попытка анализа перечисленных проблем на примере военизации Томской железной дороги.

На протяжении 1930-х гг. грузонапряженность сибирских железных дорог – Омской и Томской, игравших важную роль в транспортировке угля из Кузбасса и уральской железной руды на Кузнецкий металлургический комбинат, стремительно возрастала, а пропускная способность оставалась низкой. По-видимому, после маньчжурского инцидента (нападения Японии на Китай) проблема срыва графика воинских перевозок стала восприниматься правительством особенно остро [4]. Отставание от графика воинских перевозок достигло на Томской железной дороге угрожающих цифр на 10–16 ч.¹ Хроническая неспособность сибирских дорог справиться с перевозками мирного времени вызывала серьезные опасения у высшего руководства страны, указывая на то, что резко увеличившийся в условиях военной мобилизации трафик может привести к военной катастрофе на Дальнем Востоке. Поскольку Транссибирская магистраль, составной частью которой на значительном протяжении являлась Томская дорога, оставалась единственной сухопутной транспортной артерией для доставки войск на Дальний Восток, это создавало потенциальную угрозу срыва снабжения гипотетического театра военных действий. Не исключено, что советское высшее политическое руководство учло уроки не слишком удачного опыта снабжения Русской армии в Маньчжурии в период Русско-японской войны 1904–1905 гг. В 1937 г. на второй партийной конференции железнодорожников этой дороги ее начальник А.Л. Ваньян, обращаясь к делегатам, задавался риторическим вопросом: «Вы прекрасно знаете, что значит во время войны перерезать путь продвижения войск на 8–10 часов, что это значит?»². Помощник прокурора Томской железной дороги Климов в 1936 г. был исключен из партии за то, что в одном из выступлений среди красноармейцев, памятуя об узвимости единственной линии снабжения дальневосточной армии, заявил, что «в случае войны Японии против СССР нам придется отступить до Байкала»³.

Падение объема грузоперевозок в первом квартале 1933 г. до 61 млн т против 67 млн т в первом квартале 1932 г. заставило СНК и ЦК ВКП(б) 3 июля 1933 г. принять совместное постановление «О работе железнодорожного транспорта». В нем высшее политическое руководство СССР констатировало, что «железнодорожный транспорт является наиболее централизованным из всех отраслей народного хозяйства Союза ССР, приближающимся по типу к военной организации». Это представление о руководстве военной организацией и организацией железнодорожного транспорта на основе четкого и слаженного выполнения команд и предопределило логику дальнейших действий Политбюро ЦК ВКП(б)⁴.

Из документа под названием «Обстановка с воинскими перевозками на Томской дороге», хранящегося в деле

за 1933 г., следует, что объемы воинских перевозок составляли до 50% всего транзита дороги, а погрузка дорогой грузов на восток осуществлялась в основном для нужд ОКДВА и обороностроительства. Погрузка заданий НКВМ выполнялась со срывом: так, апрельский план по воинским перевозкам был выполнен на 50%, майский – на 62, а июньский на – 65 %. Среди причин «безобразного выполнения» воинского движения назывались «неправильная и неэкономная регулировка, неисправность паровоза, плохой уход за вагоном и расхлябанность агентов»⁵.

Еще в 1931 г. парторганизатор Томской железной дороги Осипов отмечал, что «мы в июне... приняли на транспорт довольно большое количество рабочих... которые пришли из деревни, которые принесли деревенские настроения мелкобуржуазной стихии... с их... непролетарским отношением к труду и производству, с расхлябанным настроением... сельских хозяев». Всего за год до военизации значительное число рабочих-путейцев уходило во второй половине июля с транспорта на полевые работы⁶. Этот процесс продолжался и в последующие годы. Для массы бежавших на транспорт от коллективизации вчерашних единоличников, проникнутых крестьянской психологией с ее склонностью к анархии, жесткая производственная дисциплина армейского образца была непривычной и тягостной. Ломка привычного уклада сельской жизни, неграмотность и неспособность адаптироваться к жесткому трудовому графику и малопонятным Правилам технической эксплуатации железных дорог приводили к пьянству, прогулам, многочисленным происшествиям и авариям.

Решение о военизации Томской железной дороги было принято на заседании Политбюро ЦК ВКП(б) 23 апреля 1933 г.⁷ 5 июля 1933 г. НКВМ и НКПС издаются два совместных приказа – «О реорганизации Томской железной дороги» и «О переводе в ряды РККА военнослужащих и военнообязанных рабочих и служащих Томской железной дороги». Согласно последнему приказу, на положение состоящих в рядах РККА должны были переводиться «состоящие в долгосрочном отпуску» военнослужащие переменного состава территориальных частей, «состоящие в отпуску» военнослужащие, проходящие службу вневойсковым порядком, военнообязанные, проходящие допризывную подготовку, и военнообязанные запаса. На лиц указанных категорий распространялись уставные положения РККА о дисциплинарных правах и обязанностях военных железнодорожников транспорта, подсудность военно-железнодорожным трибуналам и льготы для военнослужащих. В отношении работников учебных заведений и подсобных предприятий дороги перевод не предусматривался.

7 июля 1933 г. ЦИК и СНК СССР своим постановлением подтвердили приказ НКПС и НКВМ, дополнив его положением об организации военно-дорожных прокуратур⁸.

Разработка специальных актов, регламентирующих военизацию на Томской железной дороге, была возложена

¹ Государственный архив Новосибирской области (ГАНО). Ф. П-155. Оп. 1. Д. 2. Л. 59.

² Там же. Оп. 3. Д. 1. Л. 194.

³ Там же. Оп. 2. Д. 28. Л. 130.

⁴ Известия ЦИК Союза ССР и ВЦИК. 1933. 4 июля. №166.

⁵ ГАНО. Ф. П-155. Оп. 1. Д. 2. Л. 59.

⁶ Там же. Ф. П-3. Оп. 4. Д. 56. Л. 11; Оп. 6. Д. 97. Л. 182.

⁷ Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 17. Оп. 3. Д. 921. Л. 4.

⁸ ГАНО. Ф. П-155. Оп. 1. Д. 2. Л. 30–31.

на ее руководителя Яковлева (который отныне именовался военным начальником). 15 июля бюро Запсибкрайкома приняло особое постановление, где подчеркивало, что «вся работа по проведению военизации должна иметь в центре своего внимания задачу очищения дороги от классово-чуждых и враждебных элементов». На дорогу сроком на 10 дней были посланы три бригады инструкторов крайкома, включавшие по одному представителю от ОГПУ. Кроме того, были запрошены у Политуправления СибВО шесть политработников⁹.

Для перевода на уровне эксплуатационного района были созданы комиссии в составе представителей от района, политотдела и ДТО ОГПУ¹⁰. Одной из главных задач, поставленных перед ними, была борьба с «засоренностью» железнодорожного персонала «антисоветскими элементами». В секретной «Инструкции районным комиссиям по военизации Томской железной дороги, по классовому и политико-моральному отбору железнодорожных рабочих и служащих, подлежащих зачислению на «Положение состоящих в рядах РККА»» указывалось на исторические предпосылки неблагонадежности значительной части железнодорожников: нахождение территории, занятой дорогой, под властью белых правительств в 1918–1920 гг. и близость мест ссылки кулаков и «нетрудовых элементов». Здесь же приводился длинный перечень подлежащих отводу работников: «а) социально чуждые и политически ненадежные лица..., б) железнодорожные агенты, отнесенные к тыловому ополчению, в) освобожденные от военной службы по религиозным убеждениям, г) состоящие под судом и следствием, д) разложившиеся в политико-моральном отношении лица: злостные прогульщики, спекулянты, срывающие производственный план, лодыри и пьяницы..., расхитители социалистической собственности воры и жулики».

Перевод на положение состоящих в рядах РККА должен был состояться с 25 июля по 10 августа. Фактически районные комиссии закончили свою работу к 15 августа¹¹. После завершения перевода борьба с чуждыми элементами была продолжена. Среди стигматизированных категорий, представители которых не допускались на транспорт, комиссиями по военизации в Кузбасском эксплуатационном районе, перечисляются: кулаки, высланные с других дорог, осужденные за проступки, колчаковцы и петлюровцы, попы, баптисты, офицеры, жандармы, пьяницы и дезорганизаторы¹².

Сопровождавшая военизацию чистка затронула и собственно военизированные структуры. 14 января 1934 г. за «добровольную службу в милиции Колчака» был исключен из партии и 10 февраля приказом по стрелковой охране НКПС уволен начальник военизированной стрелковой охраны Томской дороги П.П. Лукашук¹³. Кроме того, в декабре 1933 г. «по настоянию Политотдела» как «бывших активных колчаковцев, выгнанных из ДВКА [видимо, ОКДВА. –

Д.О.]», из стрелковой охраны уволили начальника штаба Печеных, начальника боевой подготовки Королева, инспектора пожарной части Хлудеева, начальника снабжения Ханова¹⁴. Политотдел также поставил вопрос о «немедленном освежении» аппарата военного отдела дороги, наметив к увольнению ряд кандидатур, скомпрометированных службой в колчаковской армии¹⁵.

В 1935 г. в ходе чистки в Управлении дороги из партии исключили заместителя начальника кадров по боевой подготовке К.С. Игнатовича и помощника начальника мобилизационного отдела дороги И.П. Поволоцкого: одного – за сокрытие социального происхождения и стрельбу по портрету Ворошилова, а другого – как «бывшего денкинца»¹⁶. Всего с начала военизации и до конца 1933 г., по данным ДТО ОГПУ, с дороги было уволено «классово-чуждых элементов» 2500 чел.¹⁷

Из общего числа 57 тыс. транспортников дороги было оформлено переводом в ряды РККА к 1 сентября 1933 г. 15 678 чел. (27,5%)¹⁸.

Из железнодорожников формировались учебно-строевые подразделения (линейные батальоны и роты), в основу построения которых был положен принцип воспроизведения структурных подразделений дороги (цех, бригада, смена). Командирами подразделений и частей назначались производственники. Им в помощь учреждались должности помощников по строевой части, которые из-за нехватки военных кадров занимали даже вневоисковики и допризывники. Все части по эксплуатационному району были сведены в один полк во главе с военным начальником района. Отмечалась чрезвычайная пестрота военной подготовки основной массы старшего и среднего начсостава, уволенной в запас из Красной Армии в 1921–1923 гг. Только 20 чел. из них проходили переподготовку в РККА. Разумеется, познания остальных в общевоисковых дисциплинах к 1933 г. если и не были утрачены, то существенно устарели. Поэтому предлагалось организовать переподготовку начсостава в форме учебных сборов без отрыва от производства. Указанные подразделения укомплектовывались политработниками из числа секретарей ячеек и членов партколлективов, в большинстве своем никогда не занимавших должностей армейских политруков.

Несмотря на принятые меры, нехватка начсостава и политработников по-прежнему оставалась острой¹⁹. Политотделом были намечены меры по материальному обеспечению военизации. Предполагалось установить единую форму обмундирования и просить Политуправление НКПС об отпуске Томской железной дороге 19 253 комплектов формы, 2500 учебных и 500 боевых трехлинейных винтовок и 50 тыс. боевых патронов, ввести институт освобожденных политруков отдельных рот и батальонов, усилить охрану мостов²⁰. Реализация всех этих мероприятий потребовала бы от наркомата значительных финансовых вливаний и вряд ли была осуществлена в полной мере. Тем не менее,

⁹ ГАНО. Ф. П-3. Оп. 1. Д. 445. Л. 76–77.

¹⁰ Там же. Ф. П-155. Оп. 1. Д. 2. Л. 3. Первоначально планировалось включать в комиссии председателя – представителя от НКВМ. – Ср: Там же. Л. 19.

¹¹ ГАНО. Ф. П-155. Оп. 1. Д. 2. Л. 26.

¹² Там же. Д. 22. Л. 105.

¹³ Там же. Ф. П-267. Оп. 1. Д. 2. Л. 12; Ф. П-155. Оп. 1. Д. 1. Л. 30.

¹⁴ Там же. Ф. П-155. Оп. 1. Д. 13. Л. 6.

¹⁵ Там же. Д. 11. Л. 11.

¹⁶ Там же. Д. 108. Л. 14; Ф. П-155. Оп. 1. Д. 109. Л. 117, 204.

¹⁷ Там же. Ф. Р-229. Оп. 5. Д. 17. Л. 55.

¹⁸ Там же. Ф. П-155. Оп. 1. Д. 2. Л. 3.

¹⁹ Там же. Л. 3–4.

²⁰ Там же. Д. 13. Л. 5–9, 13–15.

занятия не ограничивались исключительно строевой подготовкой. В Тайгинском отделении дороги к середине 1934 г. имелось два тира с дистанцией стрельбы на 50 м на станциях Боготол и Ачинск-1, заканчивалось строительство 100-метрового тира в депо Тайга, были организованы кружки «по ликвидации противоздушной неграмотности»²¹. В мае 1937 г. под руководством представителя штаба СибВО в лице начальника ВОСО (военных сообщений) округа майора Кузнецова должны были быть проведены учения по противоздушной обороне на станциях Новосибирск-1, Барнаул, Бийск и Юрга-1 с использованием средств химической защиты²².

Была подвергнута реорганизации и организационно-штатная структура Управления дороги и эксплуатационных районов. Вместо упраздненных Управления военно-транспортной службы и военных комендантов районов внедрялась структура органов ВОСО²³. Назначение военного начальника дороги и его первого заместителя, назначение, перемещение и увольнение военных начальников эксплуатационных районов проводилось только по совместному приказу Наркома путей сообщения и Наркомвоенмора²⁴. Хотя военный начальник дороги был непосредственно подчинен наркому путей сообщения, по вопросам обеспечения воинских перевозок мирного времени, разработки планов воинских перевозок мирного и военного времени и мобилизационной подготовки дороги он подчинялся начальнику Третьего управления штаба РККА (Управления военных сообщений). Кроме того, на него была возложена ответственность за работу частей Особого корпуса железнодорожных войск, работавших на дороге, а в отношении начальствующего и рядового состава, состоявшего на службе на дороге, военный начальник наделялся правами командира корпуса РККА. В отделе эксплуатации Управления дороги была образована группа по воинским перевозкам, кроме того, в Управлении был создан военный отдел (а в эксплуатационных районах – районные военные отделы), в задачи начальника которого входило руководство строевой и технической подготовкой строевых подразделений²⁵.

Судя по косвенным данным, с помощью военнизации не удалось на первых порах решить поставленных задач. К концу 1933 г. на линии по-прежнему царили неразбериха и нерасторопность в отправлении воинских грузов. Так, отправленные 11 ноября 1933 г. из Новосибирска для томского гарнизона шинели 20 декабря все еще не прибыли в пункт назначения²⁶. Опоздания воинских поездов на Дальний Восток приняли систематический характер. Средний размер опозданий воинских поездов на Томской и Омской дорогах достиг в декабре 16-18 часов. Частыми были случаи подачи под погрузку для воинских перевозок неисправного подвижного состава, приводившие к массовым отцепкам вагонов в пути²⁷. По мнению членов комиссии по проводившейся в 1934 г. чистке первичной парторганизации

Управления Томской железной дороги, «военнизация должна была сыграть большую роль в укреплении трудовой дисциплины, по поднятию производительности труда и в перестройке работы всего нашего аппарата». Констатировалось, что несмотря на то, что «по этой линии у нас проводятся систематические занятия строевые, политические и другие... сказать, что военнизация у нас в Управлении дала бы результаты, никто не может». В качестве курьеза, порожденного манией военнизации, приводился пример издания приказа, регламентировавшего часы подъема и отбоя для работников Управления.²⁸

К каким же социальным последствиям привела военнизация? Е.Н. Гнатовская, изучавшая опыт милитаризации дальневосточных железных дорог, считает, что «военнизация обернулась для рабочих ростом арестов, штрафов и выговоров. Извращенное применение дисциплинарных мер превратило военнизацию в репрессивное средство» [3, с.21]. По прошествии года с начала введения режима военнизации на Томской железной дороге ее руководству так и не удалось добиться поднятия дисциплины путем ужесточения мер дисциплинарного взыскания. Показательным является пример крупной станции Эйхе: из более чем 400 работников станции лишь 11 работников не имели дисциплинарных взысканий. За вторую половину 1934 г. на станцию было принято на работу 227 чел., а уволен 251 (по комсоставу показатели достигли соотношения 15 к 14). Таким образом, текучесть рабочей силы составила почти 63 %; всего за полгода кадровый состав персонала станции сменился более чем наполовину²⁹. Военнизация не могла решить двух главных проблем, вызывавших текучесть кадров на дороге – относительно низкой заработной платы, по сравнению с ближайшими новостройками – Беловским цинковым заводом и Кузнецкстроем, и проблемы острого жилищного кризиса.

28 июля 1933 г. вместо расформированного линейного железнодорожного суда был образован Военный трибунал Томской железной дороги³⁰. Самовольно оставивших производство военнизированных железнодорожников приравнивали к дезертирам, их судили по ст. 193.7 УК РСФСР 1926 г. При отсутствии смягчающих обстоятельств обвиняемым назначалось наказание в виде лишения свободы сроком на два года. В октябре–ноябре 1934 г. по Томской железной дороге военными трибуналами за дезертирство к уголовной ответственности было привлечено 18 чел. Оставить службу на железной дороге стремились низкоквалифицированные рабочие, особенно многодетные, которым не хватало зарплаты, чтобы прокормить семью. Бегство железнодорожных рабочих с транспорта вынудило Президиум Западно-Сибирского краевого исполкома 3 июля 1935 г. принять постановление, обязывающее руководителей предприятий и учреждений не допускать приема на работу железнодорожников без предоставления справок об увольнении и отметки в воинском билете о снятии с учета на железной дороге (до этого при переводе на положение военнизированных военно-учетными бюро у них изымались паспорта)³¹. Разумеется, в об-

²¹ ГАНО. Ф. П-3. Оп. 7. Д. 389. Л. 526.

²² Там же. Ф. П-1694. Оп. 23. Д. 3. Л. 456.

²³ Там же. Ф. П-155. Оп. 1. Д. 2. Л. 19.

²⁴ Там же. Д. 2. Л. 5, 12.

²⁵ Там же. Л. 5, 8, 12, 21, 33.

²⁶ Там же. Ф. П-155. Оп. 1. Д. 5. Л. 140.

²⁷ Там же. Д. 2. Л. 1.

²⁸ ГАНО. Ф. П-3. Оп. 7. Д. 1018. Л. 8 об.

²⁹ Там же. Ф. П-155. Оп. 1. Д. 288. Л. 9 об.

³⁰ Там же. Ф. П-229. Оп. 5. Д. 17. Л. 5.

³¹ Там же. Ф. П-155. Оп. 1. Д. 118. Л. 305, 325, 332.

становке постоянной нехватки кадров железнодорожников начальство крайне редко шло им навстречу.

На Томской железной дороге за 5,5 месяцев с 1 июля по 15 декабря 1934 г. Военным Трибуналом дороги было проведено 234 процесса и осуждено 447 чел., в том числе за нарушения трудовой дисциплины – 70 человек³². Начальник политотдела дороги Р.А. Восканов в письме Сталину в 1934 г. жаловался, что «массовые аресты, суды и наказания... деморализуют комсостав. Он не работает, а готовится идти в суд, собирает документы для оправдания». Видевшееся в качестве одной из задач военизации укрепление единоначалия по образцу армейского достигнуто не было, а принявшее массовый характер привлечение к уголовной ответственности приводило к противоположным результатам – резко снизилась инициатива комсостава, руководители старались уклониться от взятия на себя единоличной ответственности, при принятии решений стремились заручиться поддержкой двух других участников т.н. «треугольника»³³.

Исходя из содержания рассмотренных документов, можно утверждать, что основной целью военизации Томской железной дороги являлось бесперебойное продвижение воинских эшелонов. Поэтому задача укрепления дисциплины железнодорожников имела первостепенное значение. Речь идет именно о дисциплинирующем воздействии, а не о стремлении превратить гражданских лиц в реальное воинское подразделение. Столкнувшись в начале второй пятилетки с ростом числа аварий на ряде дорог, правительство прибегло к испытанному Гражданской войной и периодом «военного коммунизма» методу наведения порядка на транспорте – введению дисциплины армейского образца с военными трибуналами. Таким образом, задолго до печально знаменитого указа «О переходе на восьмичасовой рабочий день...» часть служащих и рабочих дороги оказалась прикрепленной к рабочим местам, став еще одной категорией работников

принудительного труда. Режим чрезвычайных судебных мер в условиях адаптации к новым реалиям, требовавшей времени, привел к тому, что судимость железнодорожников за нарушения трудовой дисциплины резко выросла, но к заметному улучшению работы дороги это не привело.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Тэраяма К. Военизация (милитаризация) железных дорог на Дальнем Востоке СССР (1931–1934 гг.) // Гуманитарные науки в Сибири. 1999. № 2. С. 35–39.
2. Тэраяма К. Советская политика по развитию сети железных дорог на Дальнем Востоке в 1930-е гг.: военизация, политотделы, строительство вторых путей. // Политические и социальные аспекты истории сталинизма / Под ред. С. Папкина и К. Тэраяма. М.: РОССПЭН, 2015. С. 50–85.
3. Гнатовская Е.Н. Между трудом и политикой. Повседневная жизнь дальневосточных железнодорожников в 1930–1950-гг. Уссурийск, 2011. 242 с.
4. Тэраяма К. Маньчжурский инцидент и СССР // Acta Slavica Iaponica. 1996. №14. С. 179–198.

REFERENCES

1. Terayama K. Militarization of railways in the Far East of the USSR (1931–1934). *Gumanitarnye nauki v Sibiri*, 1999, no. 2, pp. 35–39. (In Russ).
2. Terayama K. Soviet policy for development of the railway network in the Far East in the 1930s: militarization, political departments, the construction of the second tracks. *Politicheskie i sotsial'nye aspekty istorii stalinizma*. Moscow, 2012, pp. 50–85. (In Russ).
3. Gnatovskaya E.N. Between labor and politics. The daily life of the Far Eastern railwaymen in 1930–1950s. Ussuriysk, 2011, 242 p. (In Russ).
4. Terayama K. Manchurian Incident and the USSR. *Acta Slavica Iaponica*. 1996, no. 14, pp. 179–198. (In Russ).

Статья принята редакцией 13.10.2016

³² ГАНО. Ф. П-3. Оп. 6. Д. 99. Л. 22–23.

³³ Там же. Оп. 7. Д. 390. Л. 43–45; Ф. П-155. Оп.1. Д. 108. Л. 106–107.