

¹Омский государственный
университет им. Ф. М. Достоевского,
г. Омск

²Омский государственный
технический университет,
г. Омск

НИКОЛАЙ ВАСИЛЬЕВИЧ ИВАНОВ: ШТРИХИ К БИОГРАФИИ ЧЕКИСТА-ТРАНСПОРТНИКА

Статья посвящена реконструкции биографии чекиста-транспортника Н. В. Иванова. Авторы приходят к выводу, что судьба Н. В. Иванова позволяет поставить под сомнение популярный постулат о том, что в 1937 году И. В. Сталиным были уничтожены все «старые чекисты». Будучи коммунистом, отличившись в борьбе с бандитизмом и зарекомендовав себя в глазах руководства нужным специалистом, Н. В. Иванов обеспечил себе продвижение по служебной лестнице в советских органах безопасности на транспорте и за безупречную службу получил от государства множество почетных наград, благополучно пережив массовые политические репрессии.

Ключевые слова: Н. В. Иванов, спецслужбы, ВЧК—ГПУ—ОГПУ—НКВД, Омск, Омская железная дорога.

В современной исторической науке антропологический подход к истории является одним из доминирующих. В его рамках основное внимание уделяется биографическим исследованиям. Не могут быть в стороне от этой тенденции развития исторического знания и историки отечественных служб. Судьбам руководителей органов ВЧК—ГПУ—ОГПУ—НКВД посвящен целый ряд изданий, где помещены их краткие биографии и послужные списки [1, 2]. Такого рода публикации необходимы для развития исторического знания, однако их недостаточно для того, чтобы охарактеризовать мировоззрение сотрудников советских спецслужб и их роль в становлении и развитии советского общества. Требуются подробные биографические исследования судеб людей, посвящавших свои жизни службе в органах государственной безопасности.

На значимость биографических исследований для истории отечественных спецслужб обращает внимание один из основателей Общества истории отечественных спецслужб А. М. Плеханов. Он считает, что исследователям «особое внимание следует обратить на персоналии, на конкретных людей, посвятивших свои жизни обеспечению безопасности нашего Отечества» [3, с. 11]. Изучение биографий сотрудников значительно расширяет представления по истории отечественных спецслужб. Среди историков в последнее время особенно популярным жанром стало подробное описание судеб чекистов [4–6]. Поскольку история советских органов безопасности на транспорте является одной из наименее исследованных тем в рамках изучения истории отечественных спецслужб, пристального внимания заслуживают судьбы сотрудников органов безопасности на транспорте.

Цель данной работы — исследование судьбы известного сибирского чекиста-транспортника —

Николая Васильевича Иванова (1885— [после 1939]). Человека, много сделавшего для восстановления и развития железнодорожного транспорта в СССР.

Н. В. Иванов родился 3 мая 1885 года в селе Салтыково Сердобского района Саратовской области в русской крестьянской семье. Наш герой стал потомственным железнодорожником. Его отец — Иванов Василий Петрович, умер в 1908 (в возрасте около 55 лет). В своей автобиографии Н. В. Иванов писал, что «до 17 летнего возраста отец жил в деревне, работал в крестьянской семье, а с 17 лет поступил на Рязано-Уральской железной дороге в качестве табельщика службы пути, артельного старосты, дорожного мастера и служил около 35 лет, т.е. по день смерти». В связи с событиями Первой мировой войны и Русской революции Иван Николаевич потерял свою мать. В автобиографии он указал, что «Варвара Григорьевна Иванова, до замужества Козлова, до 1917 жила в приюте в Москве, после чего сведений и связи не имею». Н. В. Иванов родился в многодетной семье: у него был брат Василий и сестры. Однако революционные события в России привели к тому, как утверждал Н. В. Иванов, что он потерял связь с братом, который до середины 1920-х годов служил в Вологде на Московско-Ярославской железной дороге в качестве кочегара. Со своими двумя замужними сестрами Н. В. Иванов не общался с 1906 года — момента выезда на военную службу [7, л. 15]. Можно сказать, что с юных лет Иван Николаевич был человеком, самостоятельно определявшим свою судьбу.

Наш герой окончил Сердобское двухклассное городское училище в 1897 г. на средства родителей. В то время он считался грамотным человеком, что позволило ему пойти по стопам отца и влиться в состав элиты рабочего класса — железнодорожных рабочих. С 1897 года, в 13 лет, он начал свою

трудовую деятельность, поступив работать в частную слесарную мастерскую на станции Ртищево Рязано-Уральской железной дороге. С 1899 г. поступил учеником слесаря в депо Астапова на той же дороге. В 1903–1906 гг. служил в депо Бирюлево и Москва той же дороги в качестве слесаря и помощника машиниста.

В 1905 г. Н. В. Иванов активно проявил себя в событиях Первой русской революции. В декабре 1905 г., будучи в Москве на службе на Рязано-Уральской железной дороге, принимал непосредственное участие в Декабрьском восстании. За это он был арестован и вместе с другими восставшими содержался в Долгоруковской тюрьме. Однако уже через 7–8 дней был освобожден из заключения [7, л. 16].

С ноября 1906 по декабрь 1910 гг. Н. В. Иванов проходил военную службу в 4-м Заамурском железнодорожном батальоне, размещавшемся на станции Цицикар КВЖД и 5-м пехотном Пограничном полку. Был младшим унтер-офицером, писарем роты. Никаких особых отличий и наград в российской императорской армии наш герой не имел.

В 1910 г. Н. В. Иванов женился на Дарье Николаевне Бутяшовой. Она была незначительно старше него (1883 г.р.). До замужества супруга Н. В. Иванова работала в швейной мастерской в Харбине. Но после брака она уже больше не работала и занималась домашним хозяйством, находясь на иждивении у мужа [7, л. 6–7]. Ивановы не имели собственных детей и взяли на воспитание мальчика и девочку от родственников со стороны жены. Впоследствии приемный сын Бутяшов Николай Филиппович (1903 г.р.) работал геологом в золоторазведке Красноярского края. О судьбе приемной дочери Инны Николаевны Бутяшовой (1927 г.р.) мы не имеем сведений. Усыновление и удочерение свидетельствуют о человечности Н. В. Иванова.

Демобилизовавшись из армии, Н. В. Иванов с 1910 по март 1919 годов трудился на железной дороге. Сначала он работал слесарем Харбинских Главных Мастерских, затем помощником машиниста депо Харбин Китайской Восточной Железной Дороги, потом был повышен до машиниста депо Харбина. Начиная с первых дней Февральской революции Н. В. Иванов вел работу в профсоюзах паровозных бригад КВЖД. Интересно, что в личном деле Н. В. Иванова содержатся противоречивые сведения о его вступлении в партию большевиков. Во-первых, в деле указано, что в октябре 1917 года вступил в партию большевиков (партийный билет № 524850) [7, л. 10]. Во-вторых, в деле говорится, что в феврале 1920 был принят членом РКП (б) жд [железнодорожного] района в Барнауле, на основании имеющихся документов о прежней работе и высылке с Дальнего Востока (партбилет № 169043) [7, л. 16]. Рабочими железной дороги он избирался на выборные должности: членом Центрального комитета паровозных бригад КВЖД, секретарем Центрального дисциплинарного товарищеского суда, и по разгону Главного исполнительного комитета, входил членом во временные организованные бюро профсоюзов в г. Харбин и полосы отчуждения КВЖД.

Во время господства на Дальнем Востоке белогвардейцев под командованием генерала Хорвата и атамана Семенова за деятельность в профсоюзе неоднократно арестовывался и сидел в Харбинской тюрьме. По продвижению японских войск в августе 1918 года была объявлена всеобщая забастовка всех служащих КВЖД, которая прошла

с большим успехом в течение полумесяца. 13 членов стачечного комитета, в числе которых был и Н. В. Иванов были арестованы и водворены в тюрьму. По распоряжению Главно-начальствующего полосы отчуждения КВЖД осенью 1918 года Н. В. Иванов был административно выслан из полосы отчуждения КВЖД в Забайкалье вместе с другими своими товарищами. После отъезда из Китая перешел сначала на работу в депо Хилок Забайкальской железной дороги, позднее в депо Барнаула Алтайской железной дороги. В 1919 году преследовался белыми властями в Барнауле и был уволен со службы. Из-за своей революционной деятельности он уже нигде не мог работать и проживал на полуделегальном положении вплоть до установления Советской власти в Барнауле [7, л. 71].

10 декабря 1919 года в Барнауле пала антибольшевистская власть. В город вступил 7-й полк «Красных орлов» партизанской армии Е. М. Мамонтова. Сразу после установления Советской власти Н. В. Иванов связал свою жизнь с органами ВЧК. С декабря 1919 он был информатором головной Транспортной Чрезвычайной Комиссии Барнаула. В то время было нормальной практикой принимать на службу в органы ВЧК проявивших себя информаторов. С 1 февраля 1920 года Н. В. Иванов стал агентом ГТЧК [7, л. 16].

Следует подчеркнуть, что в начале 1920-х годов молодое советское государство уделяло особое внимание выводу страны из транспортного кризиса, порожденного завершившейся Гражданской войной и разрухой. В частности, об этом свидетельствует внимание В. И. Ленина, уделенное им работе органов безопасности на транспорте. 6 февраля 1920 г. глава советского государства выступил на IV Всероссийской конференции чрезвычайных комиссий, где говорил о задачах органов ВЧК на транспорте. Транспортные органы ВЧК рассматривались председателем СНК РСФСР как орудие создания на транспорте дисциплины, аналогичной той, которая была в Красной Армии. По мнению Ленина, сочетание чекистской работы с проводимой в среде железнодорожников пропагандой должно было вызвать у них в высшей степени сознательное отношение к необходимости выхода из транспортного кризиса [8, с. 374]. Таким образом, волею судьбы Н. В. Иванов оказался на одном из самых ответственных в то время участков чекистской работы.

В 1920–1930-х годах карьера Н. В. Иванова в органах ВЧК–ГПУ–ОГПУ, регулярно находившихся в процессе реформирования, развивалась успешно. С 1920 по 1929 год он проходил службу на различных должностях в сибирских городах Барнауле, Новониколаевске, Красноярске, Томске, Омске, а также входившем в состав Киргизской республики (так в то время назывался Казахстан) Семипалатинске. Приведем сведения из его послужного списка, хранящегося в личном деле: «Поступил в Главную Транспортную Чрезвычайную Комиссию (ГТЧК. — Авт.) Восточного направления на должность агента 3 разряда — 01.02.1920. Там же комендант ГТЧК (1 месяц), следователь (4 месяца), зам. Завед.[ующего] Следственной частью (3 месяца). 1920 зав.[едующий] Секретно-оперативной частью. 1921 — ОРТЧК Семипалатинск, нач. [альник] СОЧ (секретно-оперативной части. — Авт.) — январь 1921. Нач.[ачальник] ОРТЧК (отделения районной транспортной чрезвычайной комиссии. — Авт.) Семипалатинск — 3 месяца по март. Нач. [ачальник] ОДТЧК (отдела дорожно-транспортной

чрезвычайной комиссии) Красноярск — июнь 1921. Нач.[ачальник] ОДТЧК ЛТЧК (линейной транспортной ЧК. — **Авт.**) Н-Николаевск (Ново-Николаевск — современный Новосибирск. — **Авт.**) 1921 октябрь. Нач.[ачальник] ЛТЧК ЛТОГПУ (линейного транспортного отдела ГПУ. — **Авт.**) Томскойж[елезной]/д[ороги] — май 1923. Нач.[ачальник] Сиб.[ирского] ОКТООГПУ (окружного транспортного отдела ОГПУ. — **Авт.**) Н-Николаевск — июнь 1924. С октября 1924 — начальник ДТО (дорожно-транспортного отдела. — **Авт.**) ОГПУ Омскойж[елезной]/д[ороги]. С 22.10.1929 — начальник ДТО ОГПУ Донецкой ж[елезной]/д[ороги]. С 15.06.1930 — начальник ДТО ОГПУ Южныхж[елезных]/д[орог]. Апрель 1931 — начальник Ряз.[ано]Уральс.[кой]ж[елезной]/д[ороги]. В 1934 откомандирован в распоряжение ОК (отдела кадров. — **Авт.**) ОГПУ (это было кадровое подразделение, обслуживавшее центральный аппарат ОГПУ. — **Авт.**)» [7, л. 70].

Н. В. Иванов стал непосредственным участником завершающего этапа Гражданской войны в России, участвуя в борьбе «красных» против «зеленых». В 1920 году он неоднократно привлекался к работе по подавлению вооруженных выступлений в пределах полосы отчуждения Алтайской железной дороги линии. Как вспоминал сам Н. В. Иванов: «В боях приходилось участвовать по преследованию банд Новоселова, Рогова и др. В районе Алтайской ж[елезной]/д[ороги]». Советская власть называла эти выступления «бандитскими» [7, л. 15]. Многие из повстанцев, с которыми боролся Н. В. Иванов в белой Сибири, в недавнем прошлом были красными партизанами и воевали против войск Белой армии адмирала А. В. Колчака. Теперь это были антикоммунистические выступления алтайских крестьян, столкнувшихся с реалиями политики военного коммунизма. Обеспечивая безопасную работу транспорта, чекисты, рискуя жизнями, принимали активное участие в подавлении антикоммунистических выступлений алтайских крестьян.

В связи с завершением Гражданской войны в России в 1922 г. советские органы безопасности на транспорте вместе с территориальными органами ВЧК и особыми отделами переживали процесс реформирования. Составной частью реформы было совершенствование кадрового отбора сотрудников органов безопасности на транспорте. В служебной записке Ф. Э. Дзержинского, совмещавшего посты руководителя советских спецслужб и железнодорожного транспорта, адресованной руководителю органов ГПУ на транспорте Г. И. Благонравову «Об укреплении линейных транспортных органов ГПУ» от 6 июня 1922 г. намечались меры по восстановлению транспорта, некоторые из которых относились к чекистскому аппарату, обслуживавшему транспорт. Среди них: «2) Подбор начальников и агентов — абсолютная их честность и преданность революции, незапятнанность, грамотность, услужливость. 3) Жесточайшая, но разумная дисциплина. 4) Знание военного дела («унтера»). 5) Знание жел. [елезно] дор.[орожных] правил и задач, для чего организовать курсы с привлечением ж.[елезно] д.[орожных] преподавателей. 6) ТО (Транспортному отделу. — **Авт.**) ГПУ быть всегда в курсе работ и задач НКПС (Народного комиссариата путей сообщения. — **Авт.**) для инструктирования своих линейных органов» [9, с. 397–398]. По мнению Ф. Э. Дзержинского, при комплектовании транспортных отделов ГПУ, в связи с нехваткой квалифицированных специалистов, вынужденно допускалось отступле-

ние от принципа партийности чекистских кадров. В этой связи в постскрипуме к служебной записке указывалось, что «для ТО ГПУ задача восстановления транспорта сейчас должна преобладать над политическими задачами» [9, с. 398]. Руководству ГПУ в транспортных отделах нужны были высококлассные специалисты. Не имея их в достаточном количестве среди коммунистов, оно на практике было готово привлекать на службу не просто беспартийных, но даже подходящих людей, участвовавших в Гражданской войне на стороне Белого движения — бывших колчаковцев [10, с. 138].

Содержание данной записки помогает объяснить выдвижение Н. В. Иванова на руководящие должности в процессе реформирования советских спецслужб и его успешное продвижение по служебной лестнице. Он был честным и преданным революцией членом правящей Коммунистической партии; грамотен, услужлив и дисциплинирован; потомственным железнодорожником, прекрасно знавшим тонкости работы железнодорожного транспорта. В начале 1920-х годов такие люди были на «вес золота» в аппарате советских органов безопасности на транспорте. В 1923 г. руководство давало Н. В. Иванову следующую, практически идеальную характеристику: «В 1923 — хороший руководитель, в порученном деле проявляет много инициативы, в указаниях не нуждается, проявляет хорошее умение в подборе и руководстве над сотрудниками, организационные и административные способности хорошие. Энергичен, дисциплинирован, настойчив, спокойный, выдержанный. Свои ошибки сознает и быстро исправляет. Отношение к товарищам хорошее, к подчиненным выдержан и отзывчив» [7, л. 10]. В 1923 г. ему была объявлена благодарность за постановку работы ЛТЧК Новоиколаевска.

Наиболее высокую должность в Сибири Н. В. Иванов занимал в Омске. С 04 ноября 1924 года он стал начальником ДТО Омской железной дороги, пройдя, таким образом, за 5 лет по служебной лестнице от рядового агента (оперативника) до начальника наиболее значимого и крупного в Сибири подразделения органов безопасности на транспорте. Во время прохождения службы в Омске Н. В. Иванов отвечал за обеспечение безопасной работы транспорта на всем протяжении Омской железной дороги, включавшей не только современную территорию Омской области, но и территории Урала, Казахстана и Западной Сибири. От бесперебойной работы этого участка Транссиба зависела военная и экономическая безопасность государства.

Омск являлся крупнейшим транспортным узлом Сибири. Здесь располагалось управление Омской железной дороги. Омскую железную дорогу соответственно обслуживал ДТО ОГПУ Омской железной дороги, имевший довольно сложную структуру. Резиденция ДТО ОГПУ располагалась в здании Правления Омской железной дороги (ныне — здание ОмГУПС). Подразделение состояло из руководящего состава (3 человека), оперативного состава (3 старших оперуполномоченных, 6 оперуполномоченных), комендатуры, шифробюро, общей канцелярии, бюро машинописи, бухгалтерии. ДТООГПУ имело мощную материальную базу: склад оружия, вещевой склад, типографию, автотранспорт, конный транспорт, общежитие для сотрудников. Центральному аппарату ДТООГПУ в Омске были подчинены следующие подразделения, которые в оперативном отношении обслуживали на местах инфраструктуру Омской железной дороги: отделения ОГПУ (ОД-

ТООГПУ) в Омске (находилось в собственном здании в районе железнодорожного вокзала, не менее 28 сотрудников), Тюмени (не менее 21 сотрудника), Кургане (не менее 25 сотрудников), Новосибирске (не менее 14 сотрудников), Барнауле (не менее 23 сотрудников); оперативный пост в Семипалатинске (не менее 6 сотрудников) [11, с. 35].

Н. В. Иванов успешно справился с ответственными и сложными должностными обязанностями начальника ДТО Омской железной дороги. Примерно через год после назначения его на эту должность вышестоящее чекистское руководство давало ему следующую характеристику: «В проведении принятых решений проявляет достаточную выдержанность и настойчивость. Подход к делу умелый и вдумчивый. Ориентируется быстро по всем вопросам и в любой обстановке. Способный администратор и организатор. Характер мягкий, отношение к подчиненным хорошее, не любит применять жестких репрессивных мер. Отношение к начальству услужливое» [7, л. 10].

Во второй половине 1920-х — начале 1930-х гг. основной задачей чекистов на Омской железной дороге стали контроль за техническим состоянием транспорта и транспортной инфраструктуры с информированием о состоянии дел вышестоящего чекистского и партийного руководства, а также обеспечение безопасности на транспорте, предупреждение пожаров и диверсий. Мягкое отношение начальника ДТО Омской железной дороги сказывалось на мерах, применяемых сотрудниками ОГПУ к нарушителям правил безопасности. Сотрудники ДТООГПУ Омской железной дороги в рамках работы «по борьбе с диверсиями», зафиксировали 10 случаев обнаружения в угле, доставленном на Омскую железную дорогу с Томской железной дороги, динамита. Эти случаи приводит исследователь А. Г. Тепляков, оценивая их как «объективное отношение к фактам, которые могли бы направить их интерес на поиск вредителей и диверсантов... По открытым делам сделали вполне спокойные выводы о том, что динамит не взорвался полностью из-за его низкого качества, отвергнув напращиваемую версию о чьей-то диверсионной работе» [12, с. 199]. Н. В. Иванов, как начальник подразделения выявившего все эти факты, не стал придавать делам политический характер «вредительства», несмотря на то, что в то время для этого складывалась вполне подходящая политическая конъюнктура. Профилактическая работа его подчиненных по предупреждению диверсий на транспорте принесла положительный результат. В рамках кампании по борьбе с диверсиями сотрудники ОГПУ предупредили 10 потенциальных взрывов на Омской железной дороге. Ущерб от обнаруженного динамита и человеческие жертвы могли быть значительными. Помимо инфраструктуры, относящейся к зоне ответственности ДТООГПУ Омской железной дороги, чекисты проверили склады нефтесиндиката, где обнаружили неудовлетворительное состояние охраны и пожарной безопасности. О таком состоянии дел было сообщено в ТООГПУ в Москву. Со своей стороны, руководство нефтесиндиката отреагировало на выявленные нарушения по представлению органов ОГПУ, уволив двух заведующих и приняв ряд рекомендованных чекистами мер [11, с. 196].

Следует отметить, что Н. В. Иванов, как начальник ДТО Омской железной дороги, входил в региональную партийную элиту. Так, в списке ответственных работников Омского округа, входящих

в номенклатуру крайкома, от 10 октября 1928 г. было всего 56 партийных и советских работников, из них трое были сотрудники ОГПУ. Это начальник Омского окротдела Д. В. Шленов, его заместитель И. Г. Булатов и начальник ДТОГПУ Н. В. Иванов [11, с. 44]. Они участвовали в работе губкома, окружкома, выполняли многочисленные партийные поручения и пр.

Работа Н. В. Иванова на должности начальника ДТО Омской железной дороги была по достоинству отмечена чекистским руководством. В 1927 г. он одну за другой получил две награды. В день 10-летнего юбилея органов ВЧК-ОГПУ по решению Коллегии ОГПУ Н.В. Иванов был награжден пистолетом «Маузер» с надписью «За преданность делу пролетарской революции». Кроме того, по решению ПП ОГПУ Сибкрая от 20 декабря 1927 года он был отмечен часами [7, л. 10]. Для того времени это были достаточно высокие ведомственные награды, свидетельствовавшие о безупречной службе Н. В. Иванова.

Успешная служебная деятельность обусловила перевод Н. В. Иванова в европейскую часть СССР на равнозначные, но более ответственные и престижные в условиях форсированной индустриализации должности: сначала начальника ДТО ОГПУ Донецкой железной дороги, позднее — начальника ДТО ОГПУ Южных железных дорог и, наконец, начальника Рязано-Уральской железной дороги. Подчеркнем, что успешной карьере Н. В. Иванова, в первую очередь, способствовали его профессиональные знания потомственного железнодорожника, а также личные качества, выработанные за годы службы в органах государственной безопасности. В подтверждение этого приведем выдержку из аттестации за 1929/1930 годы, где руководством подчеркивалось, что «Иванов опытный, с большим стажем, имеет большие административно-организационные способности. Энергичный и развитой товарищ. Настойчивый в проведении решений. Работу хорошо знает» [7, л. 10].

В начале 1930-х годов успешная работа Н. В. Иванова на должностях начальника ДТО ОГПУ была отмечена наградами. В 1932 году он от коллегии ОГПУ за блестящее выполнение задания Правительства Советского Союза был награжден золотыми часами. А к пятнадцатилетнему юбилею органов ВЧК — ГПУ — ОГПУ был удостоен высшей ведомственной награды — знака «Почетный работник» ВЧК-ГПУ (XV) (№ 1179) [7, л. 10]. Этот знак присваивался за «выдающиеся заслуги» и при этом стаж службы награжденного в органах безопасности должен был составлять не менее 10 лет. Этот знак присваивался приказами по ОГПУ — НКВД и вручался вплоть до 1940 г. За этот период было вручено более 3000 знаков, что для штатов органов безопасности того времени было немного [2, с. 180]. Интересно, что свою службу на должностях начальника ДТО Н. В. Иванов закончил в 1934 году на Рязано-Уральской железной дороге, на той дороге, где когда-то работал его отец и начинал в юности свой трудовой путь он сам.

В 1934 году Н.В. Иванов был откомандирован в распоряжение отдела кадров центрального аппарата ОГПУ. В 1935 г. он был назначен членом спецколлегии Верховного суда СССР [7, л. 5]. В Верховном суде служил примерно до сентября 1937 года. Судя по документам (военный билет лица запаса НКВД выдан О[тделом]К[адров] УНКВД по Московской области 14.07.1937.), в суде он продолжал

выполнять обязанности сотрудника НКВД. И лишь в 1937 году Н. В. Иванов уволился из органов безопасности, в сентябре 1937 года заняв ответственный пост заместителя начальника Управления делами НКТП СССР (Народный комиссариат тяжелой промышленности). Н. В. Иванов был снят с учета запаса органов НКВД в 1938 году (по другим данным в 1939). Дальнейшая судьба нашего героя неизвестна.

В личном деле Н. В. Иванова содержалась компрометирующая информация на родственников со стороны жены. В данных за 1937 год указывалось, что в отношении отца жены имелась информация, что он ярый баптист, антисоветски настроен. Брат жены — Жирнов Григорий из крестьян-середняков. До 1927 занимался контрабандой (ходил в Китай, торговал опиумом). В период интервенции на ДВК служил у генерала И. П. Калмыкова и активно боролся против красных партизан. Однако эти опасные для того времени сведения не повлияли на судьбу заслуженного чекиста. Н. В. Иванов пережил «большой террор» и в 1940 году благополучно жил в центре Москвы по адресу: ул. 5-я Тверская-Ямская, д. 30, кв. 106. Проживание по такому престижному адресу свидетельствовало о его высоком социальном статусе и доверии власти к нему.

Судьба Н. В. Иванова позволяет поставить под сомнение всеобщность популярного постулата о том, что в 1937 году И. В. Сталиным были уничтожены все «старые чекисты». Будучи коммунистом, отличившись в борьбе с бандитизмом и зарекомендовав себя в глазах руководства опытным и нужным специалистом, хорошо знающим транспорт, в процессе реформирования советских спецслужб Н. В. Иванов обеспечил себе продвижение по служебной лестнице в советских органах безопасности на транспорте, за свою безупречную службу получил от государства множество почетных наград и уволился из органов безопасности советского государства уважаемым человеком. После ухода со службы из НКВД он занял ответственный государственный пост и участвовал в развитии советской тяжелой промышленности. Карьеру Н. В. Иванова в советских органах государственной безопасности следует признать успешной, а жизнь достаточно интересной.

В современных условиях актуализируется изучение судеб сотрудников советских спецслужб при помощи просопографического метода. К настоящему времени еще не создана коллективная биография подобных Н. В. Иванову людей, добившихся значительных успехов в продвижении по карьерной лестнице в чекистском ведомстве, благополучно переживших массовые политические репрессии в СССР и вложивших значимый вклад в экономический подъем советского государства. Решение этой задачи позволит пересмотреть некоторые стереотипы о массовых политических репрессиях в СССР и дополнить историю развития советского общества в эпоху сталинизма.

Библиографический список

1. Петров Н. В., Скоркин К. В. Кто руководил НКВД, 1934—1941: справ. / Общество «Мемориал», РГАСПИ, ГАРФ; под ред. Н. Г. Охотина, А. Б. Рочинского. М.: Звенья, 1999. 504 с.

2. ВЧК. 1917—1922. Энциклопедия / Авт.-сост. А. М. Плеханов, А. А. Плеханов. М.: Вече, 2013. 512 с. ISBN 978-5-4444-0226-9.

3. Плеханов А. М. «Создается впечатление, что мы воспитываем молодое поколение «не помнящее родства»...» // Омский научный вестник. Сер. Общество. История Современности. 2018. № 1. С. 7—11.

4. Капчинский О. И. По образованию художник, по опыту работы чекист // Военно-исторический журнал. 2013. № 8. С. 76—79.

5. Василевский В. П., Сушко А. В. Руководители органов ГПУ—ОГПУ в Омском Прииртышье // Омский научный вестник. 2015. № 4 (141). С. 25—28.

6. Сушко А. В., Петин Д. И. Чекист, железнодорожник, архитектор Петр Петрович Зутис // Вестник архивиста. 2019. № 3. С. 923—938. DOI: 10.28995/2073-0101-2019-3-923-938.

7. Архив Управления ФСБ России по Омской области. Ф. 7. Д. 338408.

8. Шатилов А. П. Транспортные органы ВЧК в годы Гражданской войны // ВЧК (1917—1922 гг.) к столетию создания: сборник статей и документов / Отв. ред. В. С. Христофоров. М., 2017. С. 365—380. ISBN 978-5-8055-0328-4.

9. Ф. Э. Дзержинский — председатель ВЧК—ОГПУ. 1917—1926 / Сост. А. А. Плеханов, А. М. Плеханов. М.: Междунар. фонд «Демократия»; Материк, 2007. 868 с. ISBN 978-5-85646-130-4.

10. Василевский В. П., Сушко А. В. Кадровый отбор для подготовки сотрудников государственного политического управления (ГПУ) на транспорте // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Сер. История. Политология. 2013. № 15 (158). С. 133—139.

11. Василевский В. П., Сушко А. В. «Стражи революции»: органы ГПУ—ОГПУ в Омском Прииртышье: моногр. Омск: Изд-во ОмГТУ, 2017. 280 с. ISBN 978-5-8149-2471-1.

12. Тепляков А. Г. «Непроницаемые недра»: ВЧК—ОГПУ в Сибири. 1918—1929 гг. М.: АИРО-XXI, 2007. 288 с.

ВАСИЛЕВСКИЙ Виталий Петрович, кандидат исторических наук, доцент кафедры «Этнология, антропология, археология и музеология» Омского государственного университета им. Ф. М. Достоевского. SPIN-код: 2731-2764

AuthorID (РИНЦ): 763707

Адрес для переписки: vasilevskiy-vitaliy@mail.ru

СУШКО Алексей Владимирович, доктор исторических наук, профессор (Россия), профессор кафедры «История, философия и социальные коммуникации» Омского государственного технического университета; профессор кафедры «Гуманитарные и социально-экономические дисциплины» Омского автобронетанкового инженерного института. SPIN-код: 6496-4278

AuthorID (РИНЦ): 446621

ORCID: 0000-0002-6703-8535

AuthorID (SCOPUS): 57201470030

ResearcherID: R-6351-2016

Адрес для переписки: Alexsushko@rambler.ru

Для цитирования

Василевский В. П., Сушко А. В. Николай Васильевич Иванов: штрихи к биографии чекиста-транспортника // Омский научный вестник. Сер. Общество. История. Современность. 2020. Т. 5, № 1. С. 88—94. DOI: 10.25206/2542-0488-2020-5-1-88-94.

Статья поступила в редакцию 10.11.2019 г.

© В. П. Василевский, А. В. Сушко

NICOLAI VASILYEVICH IVANOV: ADDITION TO BIOGRAPHY OF CHEKIST-TRANSPORT WORKER

The article deals with the biography reconstruction of the chekist-transport worker (public security officer) N. V. Ivanov. The authors comes to the conclusion that the life and fate of N. V. Ivanov makes it possible to cast doubt to the popular postulate that in 1937 all the «old school checklists» were destroyed by J. V. Stalin. N. V. Ivanov was a communist, distinguished himself in struggle against banditry, approved himself as a good professional in the eyes of the governing body. Thus, N. V. Ivanov secured his career promotion in the Soviet transport security agencies, and received many national honorary awards for his service, successfully surviving mass political repressions.

Keywords: N.V. Ivanov, special services, All-Russian Special Commission for Combating Counter-revolution, Sabotage and Speculation—State Political Directorate—Joint State Political Directorate—NKVD (secret police), Omsk, Omsk railway line.

References

1. Petrov N. V., Skorkin K. V. Kto rukovodil NKVD, 1934–1941 [Who led the NKVD, 1934–1941]: handbook / Eds. N. G. Okhotin, A. B. Rochinskiy. Moscow: Zven'ya Publ., 1999. 504 p. (In Russ.).
2. VCHK. 1917–1922. Entsiklopediya [Cheka. 1917–1922. Encyclopedia] / Comp. A. M. Plekhanov, A. A. Plekhanov. Moscow: Veche Publ., 2013. 512 p. (In Russ.).
3. Plekhanov A. M. «Sozdayetsya vpechatleniye, chto my vospityvayem molodoye pokoleniye "ne pomnyashcheye rodstva"…» [«It Seems that We grow younger Generation "oblivious of Gens"…»] // Omskiy nauchnyy vestnik. Ser. Obshchestvo. Istoriya. Sovremennost'. *Omsk Scientific Bulletin. Series Society. History. Modernity*. 2018. No. 1. P. 7–11. (In Russ.).
4. Kapchinskiy O. I. Po obrazovaniyu khudozhnik, po opyту raboty chekist [An Artist by Education, a Security Officer by Work Experience] // Voyenno-istoricheskiy zhurnal. *Military Historical Journal*. 2013. No. 8. P. 76–79. (In Russ.).
5. Vasilevskiy V. P., Sushko A. V. Rukovoditeli organov GPU—OGPU v Omskom Priirtysh'ye [The Heads of the GPU—OGPU in Omsk-Irtysh Zone] // Omskiy nauchnyy vestnik. *Omsk Scientific Bulletin*. 2015. No. 4 (141). P. 25–28. (In Russ.).
6. Sushko A. V., Petin D. I. Chekist, zheleznodorozhnik, arkhitekt Petr Petrovich Zutis [Chekist, Railroad Man, Architect Petr Petrovich Zutis] // Vestnik arkhivista. *Herald of an Archivist*. 2019. No. 3. P. 923–938. DOI: 10.28995/2073-0101-2019-3-923-938. (In Russ.).
7. Arkhiv Upravleniya FSB Rossii po Omskoy oblasti [Archive of the Office of the FSB of Russia in the Omsk Region]. File: 7/338408. (In Russ.).
8. Shatilov A. P. Transportnyye organy VCHK v gody Grazhdanskoy voyny [Transport Organs of the Cheka during the Civil War] // VCHK (1917–1922 gg.) k stoletiyu sozdaniya.

VCHK (1917–1922 gg.) k stoletiyu sozdaniya / Ed. V. S. Khristoforov. Moscow, 2017. P. 365–380. ISBN 978-5-8055-0328-4. (In Russ.).

9. F. E. Dzerzhinskiy — predsedatel' VCHK—OGPU. 1917–1926 [F. E. Dzerzhinsky — Chairman of the Cheka — OGPU. 1917–1926] / Comp. A. A. Plekhanov, A. M. Plekhanov. Moscow, 2007. 868 p. ISBN 978-5-85646-130-4. (In Russ.).

10. Vasilevskiy V. P., Sushko A. V. Kadrovyy otbor dlya podgotovki sotrudnikov gosudarstvennogo politicheskogo upravleniya (GPU) na transporte [Personnel Selection for the Siberian School training transportation Officers of the State political Directorate (SPD)] // Nauchnyye vedomosti Belgorodskogo gosudarstvennogo universiteta. Ser. Istoriya. Politologiya. *Scientific Bulletins of the Belgorod State University. Series: History. Political Science*. 2013. No. 15 (158). P. 133–139. (In Russ.).

11. Vasilevskiy V. P., Sushko A. V. «Strazhi revolyutsii»: organy GPU—OGPU v Omskom Priirtysh'ye [«Guardians of the Revolution»: Organs of the GPU — OGPU in the Omsk Irtysh]. Omsk: OmSTU Publ., 2017. 280 p. ISBN 978-5-8149-2471-1. (In Russ.).

12. Teplyakov A. G. «Nepronitsayemye nedra»: VCHK — OGPU v Sibiri. 1918–1929 gg. [«Impermeable bowels»: Cheka — OGPU in Siberia. 1918–1929]. Moscow: AIRO-XXI Publ., 2007. 288 p. (In Russ.).

VASILEVSKY Vitaly Petrovich, Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of Ethnology, Anthropology, Archeology and Museology Department, Dostoevsky Omsk State University.
SPIN-code: 2731-2764
AuthorID (RSCI): 763707

Address for correspondence: vasilevskiy-vitaliy@mail.ru

SUSHKO Aleksey Vladimirovich, Doctor of Historical Sciences, Professor of History, Philosophy and Social Communications Department, Omsk State Technical University; Professor of Humanitarian and Socio-Economic Disciplines Department, Omsk Tank-Automotive Engineering Institute.

SPIN-code: 6496-4278

AuthorID (RSCI): 446621

ORCID: 0000-0002-6703-8535

AuthorID (SCOPUS): 57201470030

ResearcherID: R-6351-2016

Address for correspondence: Alexsushko@rambler.ru

For citation

Vasilevsky V. P., Sushko A. V. Nicolai Vasilyevich Ivanov: addition to biography of chekist-transport worker // Omsk Scientific Bulletin. Series Society. History. Modernity. 2020. Vol. 5, no. 1. P. 88–94. DOI: 10.25206/2542-0488-2020-5-1-88-94.

Received November 10, 2019.

© **V. P. Vasilevsky, A. V. Sushko**