

М. А. Лукьянова
ГАЗЕТА «ТИХООКЕАНСКИЙ АВИАРАБОТНИК»
КАК ИСТОЧНИК ПО ИСТОРИИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

В 1932 г. в Хабаровске началось издание газеты «Тихоокеанский авиаработник». Издание стало важным источником информации как для своих современников, так и для исследователей истории транспортной сети Дальнего Востока. На его страницах отразились проблемы отрасли и вызовы, поставленные перед нею в советское время.

Ключевые слова: история Дальнего Востока, гражданская авиация, Тихоокеанский авиаработник, Водопьянов М. В.

М. А. Lukyanova
NEWSPAPER "PACIFIC AIRLINE WORKER"
AS A SOURCE ON THE HISTORY OF CIVIL AVIATION
OF THE FAR EAST

In 1932, the publication of the newspaper "Pacific Air Worker" began in Khabarovsk. The publication has become an important source of information both for its contemporaries and for researchers of the history of the transport network of the Far East. Its pages reflect the problems of the industry and the challenges posed to it in Soviet times.

Keywords: history of the Far East, civil aviation, Pacific Air Worker, Vodopyanov M. V.

Изучение гражданской авиации Дальнего Востока сталкивается с рядом трудностей, главной из которых является недостаточность источниковой базы. Основными источниками по данной теме являются делопроизводственные документы Дальневосточного управления Гражданского воздушного флота (ДВУ ГВФ), отложившиеся в Российском государственном архиве экономики, а также документы органов власти на местах, в которых нашли отражение различные вопросы развития воздушного транспорта. Существенным дополнением к ним стала отраслевая газета «Тихоокеанский авиаработник», подшивки которой сохранились в Российской государственной библиотеке.

Газета начала издаваться в Хабаровске 1 октября 1932 г. силами Дальневосточного территориального управления Гражданского воздушного флота. Его сотрудники писали в газете о своих коллегах, публиковали новости и заметки о различных проблемах авиации. На данный момент неизвестно, когда «Тихоокеанский авиаработник» прекратил своё существование. Его единственный экземпляр в фондах Сахалинского областного краеведческого музея датирован 1977 г. В первый год работы тираж каждого номера «Тихоокеанского авиаработника» составлял 250 экземпляров, впоследствии этот параметр в газете указывать перестали. Регулярных рубрик не было ни в 1930-х, ни в 1970-х гг.

За время существования «Тихоокеанского авиаработника» название его учредителя часто менялось. В 1932 г. газета обозначалась как многотиражный орган партийной и профсоюзной организаций и Управления Дальневосточных воздушных линий. В 1933 г. она значилась органом коллектива ВКП (б), Управления Дальнего Востока воздушных сообщений и гражд. авиастроя. В 1934 г. «Тихоокеанский авиаработник» был многотиражным органом политотдела Дальневосточного управления воздушных линий, два года спустя – органом политотдела Дальневосточного управления гражданского воздушного флота и политотдела Дальневосточного управления ГВФ и оргбюро ЦК Союза авиаработников. В 1937 г. «Тихоокеанский авиаработник» имел статус органа политотдела ДВУ ГВФ и теркома союза авиаработников. В 1968 г. он числился органом политотдела Дальневосточного управления гражданской авиации и теркома профсоюза авиаработников.

Материалы «Тихоокеанского авиаработника» выделяют его среди прочих источников, в которых отражена история дальневосточной гражданской авиации. На его страницах сотрудники авиационной отрасли обретают голос и лицо – зачастую в буквальном смысле, поскольку здесь публиковались фотографии пилотов, борттехников и других авиационных специалистов. Заметки «Тихоокеанского ави-

аваботника» позволяют восполнить лакуны в биографиях пионеров дальневосточной гражданской авиации.

Также нужно отметить, что на страницах газеты публиковалась статистическая информация, и по мере развития издания она стала занимать в нём всё большее место [2, с. 1; 3, с. 1].

Кроме того, по прямым и косвенным упоминаниям в отдельных случаях можно восстановить штат целого аэропорта или авиаотряда. Учитывая, что документация первых лет дальневосточной гражданской авиации практически не сохранилась, подобные сведения обретают дополнительную значимость. К сожалению, имён руководителей подразделений узнать практически невозможно, поскольку в газете широко применялась формулировка: «В аэропорту, где начальником Петров/Сидоров/Фоменко...», затруднявшая идентификацию места работы.

Начав выпускаться как двухстраничная газета, со временем «Тихоокеанский авиаработник» стал издаваться на четырёх и шести страницах, а потом вновь сократил свой объём до двух. Изначально авторы были сконцентрированы исключительно на проблемах дальневосточной авиации. С течением времени в газете появляется все больше формализма и общесоюзной повестки, зачастую никак не относящейся к авиации, и с которой можно было ознакомиться в любой другой газете того периода. Это обстоятельство представляется недостатком «Тихоокеанского авиаработника», ведь его полосы могли быть заняты полезной и уникальной информацией о дальневосточных авиалиниях, а не о расстреле очередных партийных деятелей в Москве.

В газете «Тихоокеанский авиаработник» отражалась не только «текучка» будней воздушного транспорта. Её авторы предпринимали попытки анализа пройденного дальневосточной авиацией пути. Так, к десятилетию полёта М. В. Водопьянова из Хабаровска на Сахалин, в 1940 г., были подведены итоги проделанной работы. За указанный период сеть перевозок охватила не только Дальний Восток; у пилотов появилась возможность выполнять пассажирские

рейсы в Москву и другие административные центры на регулярной основе. Многие подразделения стали перевыполнять государственные планы перевозок, не допуская аварий. Часть лётчиков прошла переобучение, переквалифицировавшись на работу с более сложными машинами [4, с. 1].

Публикации «Тихоокеанского авиаработника» не ограничивались Дальним Востоком. К примеру, в 1934 г. газета писала о Новосибирском аэропорте, назвав его «жизненным нервом столицы края». В тот период из Новосибирска в день вылетало по 8–10 самолётов.

С течением времени и с изменением внутриполитической обстановки в стране меняется и характер заметок «Тихоокеанского авиаработника». Если в конце 1930-х гг. газета превратилась в пропагандистский орган, восхваляющий Сталина, и оставляющий немного места для собственно авиационных вопросов, то к 1970-м гг. риторика корреспондентов сменилась: помимо информационных сообщений, они стали публиковать элегические очерки и даже стихотворения, посвящённые природе Дальнего Востока. Кроме того, в газете стали выходить новости, никак не относящиеся к авиации. К примеру, было опубликовано сообщение о создании в Южно-Сахалинске ботанического сада [1, с. 2].

У редакции «Тихоокеанского авиаработника» была налажена обратная связь с читателями. На её страницах не редкость – вызов сотрудников разных подразделений на социальное соревнование [6, с. 1], ответы на критические заметки о чьей-либо работе, прямые обращения одних подписчиков к другим в попытках решить определённые проблемы [5, с. 1; 7, с. 1]. Учитывая недоразвитость других средств массовой информации, особенно в довоенное время, нужно полагать, что значение «Тихоокеанского авиаработника» для лиц, занятых в воздушном транспорте, было весьма высоким. Эта газета помогала налаживать коммуникации, делиться опытом и составлять представление о работе как отдельных подразделений Дальневосточного управления Гражданского воздушного флота, так и всей этой организации в целом.

1. Ботанический сад на Сахалине // Тихоокеанский авиаработник. Хабаровск, 1977. 21 сент.
2. Выполнение плана отдельными пилотами 13 отряда // Там же. 1936. 8 июня.
3. Выполнение плана по управлению за 13 дней января месяца // Там же. 15 янв.
4. Десять лет гражданской авиации Дальнего Востока // Там же. 1940. 5 февр.
5. Зарвавшихся призвать к порядку // Там же. 1932. 20 окт.
6. Решение общего собрания 13 гидроотряда // Там же. 1936. 8 июня.
7. Самолёты летают в абсолютной темноте // Там же. 1932. 1 окт.