

**Мишенин С.Е.
(Кемерово)**

**Советская пресса как фактор формирования и поддержки
«Смуты» в сознании граждан в годы «Перестройки»
(1985 – 1991гг.) (по материалам многотиражной газеты
«Железнодорожник Кузбасса»)**

Формирование современного исторического сознания граждан России – сложный и неоднозначный процесс. Понимание его может существенно облегчить поиски путей к управлению им.

У теоретических его истоков стоит процесс распада тоталитарного сознания. Исследователями уже выработана схема этого процесса (1). Это – продукт социологического исследования. Для применения в области исторической науки она нуждается в наполнении конкретно историческим материалом. И один из путей к этому является анализ многотиражных газет. Важное преимущество их в том, что они, как имеющие сравнительно узкую читательскую аудиторию, по отдельным сюжетам могут быть откровеннее, чем более публичные издания. Вот одно из них – газета «Железнодорожник Кузбасса» – орган управления дороги, комитета организации КПСС и профсоюзной организации дороги. Издание такой газета было обычной практикой руководства тех лет. Типичность ситуации, связанной с этим, позволяет типизировать частный процесс. Наблюдение над формами, характером и содержанием публикаций в этой газете позволяют сделать некоторые выводы.

Вступая в процесс последнего советского реформирования, советскому руководству потребовалась корректировка устоявшихся представлений: старый подход не позволил бы принять новые реалии. Поэтому уже XXVII съезд КПСС провозгласил курс на «правду истории». Тут же «заработала» историческая память. Она была далеко не однородна, ей было что помнить. Она ждала сигнал, и он пришел. Но профессионалы оказались не готовы к той «правде». «Нишу» заняли публицисты. Средства массовой информации заполнили как хорошие, так и дилетантские материалы. Последние были ярче: они оказались более отзывчивыми на запрос и отражали смутное желание отказаться от прошлого, но куда идти – оказалось не ясно. Очередная «смута» пускалась в советское сознание. Как и всего советского народа, это коснулось и железнодорожников Кемеровской области.

Секретарь комитета КПСС Управления Кемеровской железной дороги С.П. Железнов как-то сказал: «Горькая правда истории подорвала веру в партию [т. е. КПСС. – С. М.]» (2).

Процесс ускорился после того, как постановлением ЦК КПСС от 6 января 1989 г. и Указом Верховного Сета СССР от 16 января этого же года

ЦК КПСС предложил всем своим структурам и через коммунистов, работающих в местных Советах, активизировать работу по увековечению памяти жертв репрессий, в том числе умерших в местах ссылки (3).

Уже в середине июня 1989 г. областная газета «Кузбасс» опубликовала списки репрессированных граждан, подпадающих под действие ст. 1 Указа Верховного Совета СССР от 16 января 1989 г. «О дополнительных мерах по восстановлению справедливости в отношении жертв репрессий, имевших место в период 30-40-х и начала 50-х годов». Среди полностью реабилитированных были работники и железнодорожного транспорта. Это – Г.В. Горбатов, И.Ф. Иванов, И.Н. Колмаков, Г.В. Шахворстов. Это были лица рабочих профессий: (соответственно) укладчик путей, составитель поездов, плотник-стекольщик, стрелочник (4). Процедура конкретной реабилитации не раскрывалась. Это не стимулировало формирование подлинной критичности мировосприятия и сносило дополнительную «смуту» в сознание.

Пресса позволяет проследить эволюцию сознания рядовых советских граждан. Вот что об этом (о себе, по сути дела, самоанализ) писал тогда мастер контейнерного цеха вагонного депо Прокопьевск П. Евтушенко. Вслед за сменами руководства в КПСС за 1952 – 1990 г. он добросовестно менял свои позиции. Характерен итог его самоанализа: посчитал свое пребывание в КПСС невозможным, но оставил партбилет у себя. Сам же подумал о вступлении в Демократическую партию (5). И никакого комментария редакции! Это – пример неустойчивости позднего советского мировосприятия. Он во многом помогает понять духовные перемены того периода.

Быстрое формирование многопартийной политической системы оказалось настолько необычным для советской системы и сознания советского человека, что привело к положению, когда не только рядовые граждане, но и многие руководители-коммунисты оказались неготовыми к адекватной реакции. Статьи-рекламы видных функционеров новых организаций помещались и в газете «Железнодорожник Кузбасса». Среди них были член Правления СДПР Э. Ибрагимов (6), член исполкома СП Е. Островский (7), второй секретарь ХДС Т. Карагодина (8), делегат учредительной конференции ДПР И. Гальперин (9). И снова - никаких комментариев редакции! Аналогичная ситуация оказалась при публикации материалов критического характера по отношению к политике официального советского руководства.

Косвенно о чертах массового мировоззрения кузбассовцев в целом и железнодорожников, в частности, может сказать предвыборная программа кандидата в Президенты России, за которого проголосовало большинство избирателей. Для избирательных округов на территории Кемеровской области – это программа кандидата в Президенты А.Г. Тулеева? Почему? Голосуя за того или иного кандидата, человек невольно солидаризируется с его программой. Поэтому предвыборную программу с определенными оговорками можно считать программой части электората. Итак, какова ее общая харак-

теристика? В кратком выражении ее можно свести к следующему: парламентаризация Советов, либерализация общества, сравнительно широкие социальные гарантии населению, участие РСФСР во внешнеполитической деятельности (10).

Но насколько устойчивы были эти позиции? Насколько последовательно была существующая тогда власть, система власти, в том числе и система средств массовой информации, в частности, печать? Вот, например, та же газета «Железнодорожник Кузбасса» как типичный ее представитель. К концу «перестройки», когда в основном определились силы, их расстановка, номер газеты за 15 марта 1990 г. на одной странице содержала две статьи, которые ориентировали читателей за поддержку каждая своего героя. Одна статья называлась «Нам нужен Тулеев», другая – «Доверьтесь Кислюку» (11). Эти два исторических персонажа конфликтовали друг с другом уже в тот период, стали непримиримыми врагами в последующем. Этот конфликт газета не раскрывала. Все это свидетельствовало о смятении не только читателей и газеты, но и самой власти. «Смута» – так довольно определенно можно охарактеризовать состояние сознания. И это – не единственный пример, отражающий эту опасную тенденцию.

О «смуте» в сознании разных слоев общества свидетельствовали материалы о таинствах и чудесах, «шествие» которых прошло по практически всем средствам массовой информации. Притом малотиражные издания, чтобы не отстать от своих «старших братьев» перепечатывали наиболее «жареные» материалы. В частности, газета «Железнодорожник Кузбасса» опубликовала материал о таинственных крысах в подземельях Москвы (12).

Такое положение свидетельствовало о прогрессирующем распаде тоталитарного сознания, о деформации его советской основы образца 1930-1940-х гг. Здесь соединялись элементы социал-демократизма, либерализма, марксизма.

Но это в целом нельзя считать только негативным процессом. Он – негативен для конкретной советской системы. А для сохранения и развития широкого социально-исторического пространства это – конструктивный момент. Позитивность его состояла в том, что это свидетельствовало о свершившемся перевороте в сознании основной массы советских людей. Она отвернулась от прошлой системы. А новую систему еще предстояло сформировать.

Так, к началу 1990-х гг. можно констатировать существенный поворот в сознании активной части железнодорожников (как и большинства активной части советских людей) от признания прошлых ценностей к новым. Но каким? В повестку дня встала задача определить историческую цель движения. Поэтому трудный период реформ (точнее, трансформации) 1990-х гг. основная часть населения области и страны выдержала трудности трансформации

1990-х гг. Конкретизация цели исторического движения стала главной задачей следующего этапа исторического развития.

1. Есть мнение: Итоги социологического опроса / Общ. ред. Ю. А. Левада. М., 1990. С. 197.
2. Королев К. Наедине с парторгом // Железнодорожник Кузбасса. 1991. 1 июня. С. 2.
3. Об увековечении памяти жертв репрессий периода 30-40-х и начала 50-х годов // Железнодорожник Кузбасса. 1989. 8 июля.
4. Полностью реабилитированы // Железнодорожник Кузбасса. 1989. 8 июля.
5. Евтушенко П. Почему я выхожу из КПСС? // Железнодорожник Кузбасса. 1991. 17 сентября.
6. Ибрагимов Э. Мы – в центре // Железнодорожник Кузбасса. 1990. 25 сентября.
7. Островский Е. Новые социалисты // Железнодорожник Кузбасса. 1990. 25 сентября.
8. Карагодина Т. Мы похожи, но только внешне // Железнодорожник Кузбасса. 1990. 25 сентября.
9. Гальперин И. «Вперед к победе...» // Железнодорожник Кузбасса. 1990. 25 сентября.
10. Защитить человека от преступников [предвыборная программа кандидата в Президенты РСФСР А. Г. Тулеева] // Железнодорожник Кузбасса. 1991. 30 мая.
11. Нам нужен Тулеев // Железнодорожник Кузбасса. 1990. 15 марта; Доверьтесь Кислюку // Железнодорожник Кузбасса. 1990. 15 марта.
12. Кузнецов А. Сошествие в ад. Тайны подземелья Москвы // Железнодорожник Кузбасса. 1990. 21 июня.

**Мосунова Т.Г.
(Екатеринбург)**

Потенциал Свердловской области в осуществлении этнической политики: исторический опыт и современная практика*

Из опыта мировой истории известно, что недооценка этнических проблем на государственном уровне оборачивалась социальными потрясениями и деструктивными процессами. Не является исключением и современность. Мировую общественность тревожат рост экстремизма, агрессивности, расширение зон конфликтов и конфликтных ситуаций.

Межэтнические отношения относятся к числу проблем, которые требуют к себе постоянного внимания, энергичных и своевременных действий со стороны государственных структур и общественности.

На примере Свердловской области можно проследить, как накапливался опыт решения «национального вопроса» в начальный период истории