

А. А. Конов**Социальная сфера железнодорожного транспорта Урала в 1956—1991 гг.: жилищная проблема**

В статье анализируется политика советского государства по обеспечению жильем железнодорожников Урала. Показаны необходимость и своевременность массового жилищного строительства в связи с кадровым обеспечением интенсивной модернизации железнодорожного транспорта Урала. Принятый государством курс на предоставление каждой семье железнодорожника благоустроенной квартиры способствовал усилению модернизационных процессов на железнодорожном транспорте и росту производительности труда, но темпы жилищного строительства оказались медленными в силу недостаточного выделения материальных и финансовых ресурсов. Дефицит благоустроенного жилья на железных дорогах усиливали передача значительной части жилого фонда местным советам, Министерству обороны и перераспределение его в пользу транспортных новостроек. Большими достижениями жилищного строительства стали рост доступности индивидуального жилья для железнодорожников, ликвидация барачного и ветхого жилья, значительное увеличение жилой площади на одного работника.

Ключевые слова: жилищное строительство, благоустройство жилья, социокультурная инфраструктура, железная дорога, модернизация, Урал.

Социальная сфера железных дорог (оплата труда, жилищно-коммунальное хозяйство, здравоохранение, объекты снабжения, культуры, спорта и подготовка кадров) всегда представляла собой неотъемлемую часть транспортного комплекса страны, непосредственно связанную с производством и активно влияющую на всю основную его деятельность. Социокультурная инфраструктура приобретала решающее значение в период интенсивной модернизации железнодорожного транспорта, так как в центре всех изменений и структурных сдвигов находился человек со своими духовными и материальными потребностями, нерешенными социальными проблемами.

Модернизация железнодорожного транспорта в 1956—1991 гг. — это коренное техническое перевооружение железнодорожного транспорта, внедрение прогрессивных методов организации труда и перевозок, повышение профессионального мастерства железнодорожников. В качестве прорывной технологии была избрана электрификация железных дорог, Генеральный план которой был принят 3 февраля 1956 г. Советом Министров СССР. От количественных подходов к повышению эффективности работы отрасли перешли к преимущественно качественным (наращивание производственных мощностей, снижение доли ручного труда, введение автоматизированного управления) [18, с. 92, 95].

Успешность и завершенность модернизационных процессов на транспорте измеряются человеческим потенциалом, точнее способностями людей воспринимать модернизационные процессы и активно участвовать в них, проявлять высокую мотивацию. В связи с этим особое значение приобретает поддержка и социальная защищенность работников транспортной отрасли путем обеспечения их оптимальной оплатой труда, благоустроенным жильем, социальными гарантиями и возможностями повышения своего жизненного уровня.

Под социальной сферой железнодорожного транспорта мы понимаем комплекс социальных, жилищных и бытовых учреждений железнодорожного транспорта, обеспечивающий работоспособность железнодорожников, удовлетворение их материальных и духовных потребностей. Вместе с тем социальная сфера включает государственную политику по социальной защите работников транспорта, созданию им и их семьям бла-

© Конов А. А., 2019

гоприятных условий труда и жизнедеятельности. Социальная сфера обеспечивает стабильность железнодорожных коллективов, способствует повышению производительности труда, профессиональному росту и совершенствованию личности. В связи с этим социальная сфера рассматривается как составная часть модернизационной политики на транспорте.

В 1956—1991 гг. железнодорожный транспорт Урала был представлен двумя основными железными дорогами: Свердловской и Южно-Уральской. Свердловская дорога протяженностью более семи тысяч километров проходила по территории Свердловской, Тюменской, Пермской, Курганской, Челябинской областей и по территории Удмуртской АССР. Южно-Уральская железная дорога проходила по территориям Челябинской, Курганской, Оренбургской, частично Куйбышевской, Саратовской, Свердловской области, Республики Башкортостан и Северо-Казахстанской области Республики Казахстан [19, с. 6].

Вопросы развития социокультурной сферы транспорта неоднократно рассматривались историками и экономистами. В советской историографии проблема жилищного строительства на железнодорожном транспорте показывалась как достижение социалистического строя, подчеркивались нарастающие темпы и масштабы строительства жилья, высокий удельный вес железнодорожников, имевших индивидуальную городскую квартиру. Советский историк железнодорожного транспорта Б. М. Загорский особенно подчеркивал в своих работах самую низкую в мире плату за жилье и коммунальные услуги в СССР, описывал достижения в области жилищного строительства на отдельных железных дорогах Урала и Сибири. Проблемы недостатка жилья на железных дорогах, невысокого уровня его благоустройства не поднимались, так как противоречили успехам социалистического строительства [11, с. 153, 158].

Особенно усилился интерес к этой проблеме в 1990-е гг. в связи со структурной реформой на железнодорожном транспорте, в ходе которой правительство РФ отказалось от содержания социальной сферы транспорта.

Челябинский историк С. А. Лоскутов в своей монографии отметил интенсивные темпы жилищного строительства на Южно-Уральской дороге в 1950—1960-е гг., хотя и признал нерешенность жилищной проблемы на дороге [19, с. 141]. Проблема формирования социокультурной инфраструктуры новых северных участков Свердловской магистрали проанализирована в работах сибирского историка М. А. Авимской. Автор справедливо отметила градообразующее влияние железной дороги в северных районах Тюменской области: из 22 новых городов области 12 располагались на новых железнодорожных линиях [1]. Сибирский историк И. П. Климов связывает развитие социальной сферы транспорта с модернизационными процессами и с вовлечением женского труда в транспортное хозяйство [14].

Историк железнодорожного транспорта А. В. Гайдамакин отмечал в своих работах, что социокультурная сфера железнодорожного транспорта являлась частью стратегии его развития, способствовала решению сложных вопросов кадрового обеспечения транспорта и укрепления трудовой дисциплины. Исследователь справедливо подчеркивал, что железнодорожные учреждения медицины, образования и культуры на малых станциях и в небольших поселках являлись единственными и обеспечивали жизнедеятельность местного населения. Отказ железнодорожного ведомства от собственной социокультурной сферы обострил социально-психологический климат в трудовых коллективах, ухудшил формирование корпоративной культуры железнодорожников, усилил технократический подход к личности железнодорожников [4].

Т. Л. Пашкова в монографии по истории профсоюзного движения на транспорте приводит подробный анализ принятого в 1990-е гг. «Отраслевого тарифного соглашения», подчеркнув его перспективность и важность в плане социальной защиты железнодорожных коллективов [26]. Между тем проведенное А. В. Гайдамакиным в 2003—2007 гг. анкетирование работников Западно-Сибирской железной дороги выявило устойчивую тенденцию отрицательного отношения к курсу реформаторов на ликвидацию социокультурной сферы дороги [4, с. 42].

Модернизация социокультурной инфраструктуры железнодорожного транспорта все еще остается малоизученной проблемой истории отечественного транспорта. Поднимавшиеся историками и экономистами проблемы изучались фрагментарно, отдельными сюжетами с использованием доступного регионального материала. Изучение исторического опыта формирования социальной сферы транспорта позволит существенно улучшить процесс реформирования отечественной транспортной отрасли и изменит в лучшую сторону подход к человеку и его потребностям как главному участнику модернизационных процессов.

Цель статьи — определить уровень обеспеченности уральских железнодорожников благоустроенным жильем и выявить влияние модернизационных процессов на темпы и масштабы жилищного строительства на железнодорожном транспорте Урала, показать влияние жилищного строительства на социальную защищенность и стабильность железнодорожных коллективов. Задачи исследования — выявление состояния проблемы в исходной точке периода; определение уровня благоустройства жилищного фонда железнодорожного транспорта Урала; установление причин медленных темпов развития жилищного строительства на железных дорогах региона.

При подготовке статьи использованы специальные исторические методы исследования: проблемно-хронологический, сравнительно-исторический и статистический. Проблемно-хронологический метод позволил исследовать динамику развития жилищного фонда железнодорожного транспорта Урала и установить произошедшие в нем изменения в различные временные срезы. Сравнительно-исторический — сопоставить основные способы организации строительства жилья на Свердловской и Южно-Уральской железных дорогах, определить наиболее эффективные из них. Статистический метод обеспечил сбор, обобщение и анализ количественных данных по объемам жилищного строительства на железнодорожном транспорте Урала, позволил установить уровень благоустройства жилищного фонда железнодорожников.

В середине 1950-х гг. проблема развития социокультурной инфраструктуры на транспорте требовала приоритетного решения.

Во-первых, нерешенность многих социальных вопросов, даже таких, как стабильное снабжение продовольствием и водой, приводила к заметному снижению работоспособности советских железнодорожников, росту недовольства в трудовых коллективах и резким выступлениям против руководства дороги. Тяжелые социальные условия для рабочих массовых профессий отрасли, в том числе круглосуточный режим деятельности, длительное отсутствие дома, труд на открытом воздухе независимо от погодных условий, нахождение в зоне повышенной опасности, шума и вибрации, с тяжелыми и вредными условиями труда, усугублялись большими объемами работ по реконструкции транспорта и новому капитальному строительству. Поэтому на железных дорогах обострились проблемы жилищного строительства [9, с. 253—255].

Во-вторых, интенсивные модернизационные процессы в материально-технической базе железнодорожного транспорта во второй половине XX в., связанные с началом реализации в 1956 г. Генерального плана электрификации железных дорог СССР, находились

во взаимосвязи с изменениями в социокультурной инфраструктуре железнодорожного транспорта. Электрификация больших по протяженности железнодорожных направлений, внедрение новой техники сделали труд железнодорожников более интеллектуальным и квалифицированным, изменили условия их труда и быта.

С середины 1950-х гг. началось интенсивное пополнение инженерно-техническими работниками управлений дорог, служб, отделений дорог, депо и энергоучастков [9, с. 161]. Аккумуляция в коллективах более образованных людей постепенно улучшала духовный климат на транспорте: менялось самосознание, менялись стимулы к труду, отношение к условиям труда и быта. Чтобы поддержать тенденцию к обновлению и сохранить трудовые коллективы, руководству железных дорог необходимо было считаться с изменившейся ситуацией. И если в первое послевоенное десятилетие социальные вопросы были отеснены далеко на задний план, то со второй половины 1950-х гг. они становятся предметом все более пристального внимания [20, с. 242].

В середине 1950—1980-х гг. на железных дорогах Урала обеспеченность жильем представляла самую серьезную проблему, от которой зависело кадровое комплектование железных дорог, сохранение на предприятиях транспорта высококвалифицированных специалистов и рабочих. В государственной политике по обеспечению железнодорожников Урала жильем можно выделить два направления: первичное сооружение нового жилья и модернизация существующего жилищного фонда путем его капитального ремонта и проведения значительных работ по его благоустройству (водопровод, канализация, центральное отопление, установка электрических и газовых плит). На ряде железных дорог осуществлялась надстройка дополнительных этажей в существующих жилых домах [11, с. 158].

Положение с обеспеченностью жильем уральских железнодорожников в первые послевоенные годы (1945—1950 гг.) было достаточно тяжелым. 75% от общего жилого фонда размещалось на станциях и разъездах железной дороги, остальные находились на перегонах для жилья путевых рабочих. Большая часть жилой площади была размещена в деревянных, одноэтажных малых домах, казармах и путевых будках. Домов с центральным отоплением и канализацией дороги не имели. Во многих квартирах отсутствовало электрическое освещение. Вся эта жилая площадь в основном использовалась как должностные квартиры для командного состава, служащих дороги и путевых рабочих [20, с. 141—142].

В особенно плохих условиях жили работники Южно-Уральской железной дороги. Большая их часть ютилась в землянках, в коммунальных квартирах. В 1957 г. обеспеченность жильем составляла лишь 4,5 м² общей площади на одного человека, тогда как по Челябинской области этот показатель составлял 12,8 м². Руководящий состав дороги осознавал эту проблему. К праздничным датам (особенно к 1 Мая) на дороге сдавалась в эксплуатацию — в крайне ограниченных размерах — жилая площадь с водопроводными линиями и канализационными сетями [2, с. 59].

Недостаток жилья сказывался на работоспособности железнодорожников, особенно локомотивных бригад. Сотни машинистов Свердловского отделения дороги жили в переполненных квартирах, имея на семью от 14 до 16 м², где не соблюдались санитарные нормы и условия отдыха. Зачастую машинисты вынуждены были приходить перед поездкой в бригадный дом, так как отсутствовали условия для отдыха. Под жилье переделывали технические здания, гаражи, склады, подвалы [17, с. 317].

Общее наличие жилья на Свердловской дороге на 1 января 1957 г. составило 699,2 тыс. м², а потребность — 1200 тыс. м². Для сравнения: Донецкая, Северо-Кавказская, Сталинская железные дороги, существенно пострадавшие в годы Великой Отече-

ственной войны, имели недостаток в жилье 450—500 тыс. м², то есть в 2,4 раза меньше, чем Свердловская магистраль. В эти же годы сложились основные способы строительства жилья на дорогах: на государственные средства с последующей продажей домов работникам дороги; индивидуальным способом за счет выданных государством ссуд; на средства из фонда директора, начальника дороги и предприятий. В 1957 г. значительно возросло строительство жилья хозяйственным способом с привлечением коллективов самих предприятий; жилищное строительство осуществлялось на сбережения самих железнодорожников, так называемое кооперативное жилье [30, с. 142].

В 1961 г. появилось еще одно направление финансирования жилищного строительства — за счет перевыполнения планов капитального строительства и досрочной сдачи объектов в эксплуатацию. Выполнив досрочно основной план капитального строительства, дороги получали от Министерства путей сообщения СССР дополнительные средства и вкладывали их в строительство жилья для своих работников. В 1961 г. Южно-Уральская дорога направила дополнительные средства на строительство жилья в результате досрочного выполнения заданий по электрификации участка Исиль-Куль — Макушино и строительству новой железнодорожной линии Магнитогорск — Белорецк. Так в рамках капитального строительства железнодорожникам предоставлялась возможность индивидуальной жилищной застройки [22, л. 80—81].

При строительстве жилья силами и средствами государственных предприятий возводились многоэтажные дома с соответствующей инфраструктурой, складывалась и развивалась интенсивно освоенная городская среда. Средства индивидуальных застройщиков и получаемый ими государственный кредит позволяли проводить экстенсивную усадебную застройку одноэтажными домами, которая мало чем отличалась от сельской застройки. Эти железнодорожные поселки по большей части имели низкий уровень благоустройства и небольшую стоимость строительства [3, с. 104].

«Директивы XX съезда КПСС по шестому пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1956—1960 гг.» предусматривали значительное расширение жилищного строительства в стране. Ставилась задача построить за счет государственных средств к 1960 г. жилых домов почти в два раза больше, чем в 1955 г. При этом значительно снижалась стоимость жилищного строительства (не менее чем на 20%) за счет широкого применения типовых проектов, внедрения индустриальных методов работ, снижения стоимости готовых изделий и деталей заводского изготовления, сокращения сроков строительства [8, с. 448].

В 1961 г. Совет Министров СССР принял постановление «О мерах по улучшению застройки железнодорожных поселков и станций и повышению качества архитектурно-планировочных и конструктивных решений жилых и других зданий на железнодорожном транспорте». В постановлении осуждалась сложившаяся практика применения одноэтажной застройки железнодорожных поселков с устаревшей планировкой и низким уровнем благоустройства; Министерству путей сообщения предписывалось начать строительство жилых домов по типовым проектам из индустриальных материалов заводского изготовления. В Министерстве и при управлениях железных дорог создавались архитектурно-планировочные отделы, что способствовало упорядочению жилищного строительства и росту его системности [5, л. 20—25].

Большое значение имело введение архитектурно-строительного надзора за проектированием и строительством жилых домов железнодорожников, который был возложен на городские архитектурно-планировочные отделения Министерства архитектуры и Министерства транспортного строительства. Профессиональный надзор сближал жилищные условия железнодорожников по комфортности проживания, стандартам и требованиям к

благоустроенному жилью с общегородскими жилищными условиями и приобщал железнодорожников к городскому образу жизни.

Постепенно создавалась производственная база для массового жилищного строительства на железных дорогах. Министерства транспортного строительства и путей сообщения обязывались в 1963 г. разработать и утвердить схему размещения на железных дорогах предприятий железобетона, заводов крупноразмерных деталей, домостроительных комбинатов, предусматривались реконструкция существующих и строительство новых предприятий в районах массового жилищного строительства [5, л. 26—31].

В 1962 г. для эксплуатации и ремонта всех железнодорожных зданий была создана служба зданий и сооружений, на каждой дороге организованы дистанции гражданских сооружений, в составе которых формировались домоуправления и прорабские участки, осуществлявшие содержание, ремонт и эксплуатацию жилых домов. Новая служба на железных дорогах Урала обеспечила необходимые условия для индустриализации всех работ по ремонту и содержанию жилья, способствовала повышению производительности труда при ремонте и улучшало техническое состояние жилищно-коммунального хозяйства [9, с. 255].

В 1970-е гг. на Свердловской железной дороге для расширения материально-технической базы жилищного строительства были введены в строй Верещагинский и Баженовский заводы железобетонных конструкций, дорожный деревообрабатывающий завод по выпуску оконных блоков. Резко возросло применение конструкций и изделий повышенной заводской готовности, прежде всего сборного железобетона. Если до 1955 г. крупнопанельное жилищное строительство было преимущественно экспериментальным, то к 1970 г. его удельный вес в общем объеме жилищного строительства составил около 40% [27, с. 41].

Возведением жилья на железных дорогах Урала занимались строительные тресты Министерства транспортного строительства (Свердловсктрансстрой, Южуралтрансстрой, Уфимтрансстрой), а также дорожные строительные тресты. Каждый трест имел свою производственную базу по выпуску железобетонных, металлических конструкций и столярных изделий. Кроме того, жилье на железных дорогах строилось отраслевыми службами силами хозяйственных единиц — предприятий [21, с. 111—112, 114]. Большое влияние на темпы и масштабы жилищного строительства имели дорожные профсоюзные организации. Начальники отделений при согласовании с местным комитетом профсоюзов могли выделять средства на строительство жилого дома. Профсоюзы оказывали помощь железнодорожникам в развитии индивидуального жилищного строительства: отводили земельные участки под него, обеспечивали технической документацией, предоставляли транспорт для перевозки материалов. Профсоюзы контролировали выполнение плана жилищного строительства, капитального и текущего ремонта жилых домов и общежитий, систематически обсуждали на рабочих собраниях отчеты руководителей жилищного строительства [15, с. 46].

Распределение жилой площади проводилось совместно с администрацией дороги и местным комитетом профсоюза предприятия в порядке очередности, установленной в зависимости от степени нуждаемости и стажа работы железнодорожника. В первую очередь жилье получали железнодорожники, проживавшие в бараках, подвалах, кухнях и ветхих домах, подлежащих сносу, а также имевшие 3—4 м² жилплощади на человека [9, с. 325]. В 1980-х гг. жилье стали получать молодые железнодорожники, вступившие в брак до 30-летнего возраста и имевшие детей, а также малосемейные работники. Во второй половине 1980-х гг. правом на первоочередное обеспечение жилой площадью стали пользоваться передовики и новаторы производства со стажем работы на предприятии не

менее 20 лет, а также работники, награжденные за трудовые заслуги орденами Советского Союза, медалями «За трудовую доблесть», «За трудовое отличие», значком «Почетный железнодорожник» [15, с. 46]. При этом очень гордились бесплатностью квартир, низкой стоимостью коммунальных услуг. На самом деле они платили за жилье через систему явных и неявных удержаний из заработной платы, и здесь не было никаких исключений [3, с. 102].

В жилищном строительстве на железных дорогах Урала произошли качественные сдвиги: если в 1950—1960-е гг. строили в основном неблагоустроенные дома и квартиры в малоэтажных зданиях, то в 1970—1980-е гг. сооружались многоэтажные высотные дома с полностью благоустроенными квартирами, централизованным отоплением, канализацией и водопроводом. Но при этом стоимость строительства жилья к 1975 г. увеличилась по сравнению с 1970 г. на 10% [10, с. 248].

К середине 1960-х гг. строить жилье для железнодорожников стали заметно меньше — всего около 50 тыс. м² в год по каждой дороге, но скоро темпы опять возросли и продолжали оставаться высокими на протяжении 1970—1980-х гг. При этом постепенно улучшалось и качество жилья — вслед за «хрущевками» первых поколений пошли дома улучшенных серий. Жилищная проблема для уральских железнодорожников стала менее острой, чем в целом по стране. И это обстоятельство сыграло очень важную роль в кадровом укреплении коллективов железных дорог [20, с. 241].

В 1971 г. на железных дорогах Урала был установлен порядок ежегодного выделения жилья для работников путевых машинных станций с тем, чтобы к 1975 г. переселить работников из вагонов в благоустроенные дома и квартиры. В связи с необходимостью выполнения работ на перегонах, в условиях частых переездов работники путевых машинных станций вместе со своими семьями размещались в вагонах и годами проживали в них. МПС приступило к строительству жилых домов в пунктах постоянной приписки путевых машинных станций — на крупных станциях и узлах, где имелись школы и дошкольные детские учреждения, лечебные учреждения, клубы, предприятия коммунального обслуживания [6, л. 23—24]. Руководители служб пути и гражданских сооружений должны были выполнять капитальный ремонт жилья путевых работников на линейных станциях не менее 65% от годового плана: ежегодный объем строительства нового жилья составлял не менее 2500 м², капитального ремонта — не менее 11 000 м². В планах строительства новых железнодорожных линий и вторых путей был предусмотрен ввод нового жилья для работников путевой службы одновременно со сдачей в эксплуатацию основного объекта [28, л. 44—46].

С 1971 г. на железных дорогах Урала начала реализовываться программа по ликвидации ветхого жилья и бараков и переселению проживавшего в них населения в благоустроенные жилые дома, построенные за счет государственных капитальных вложений. Но программа лишь отчасти решала жилищную проблему на транспорте. В 1976 г. из общего числа железнодорожников, нуждавшихся в улучшении жилищных условий, только 4,9% проживали в бараках и подвалах, 10,5% — в ветхих строениях, 4,2% — в вагонах спецформирований. Большая же часть нуждавшихся жила на частных квартирах (30,1%) и на жилой площади менее 4—5 м² на человека (48,7%). В результате проблема обеспечения жильем заключалась именно в недостаточном количестве нового благоустроенного жилого фонда на железных дорогах. Тем не менее к 1986 г. весь барачный жилой фонд на железных дорогах края был полностью ликвидирован [10, с. 249].

В 1978 г. Министерство путей сообщения СССР вынуждено было увеличивать капиталовложения в жилищное строительство для железных дорог Урала и Сибири за счет уменьшения капитальных вложений, предусмотренных на строительство объектов про-

изводственного назначения [7, л. 112—113]. Рост жилищного фонда позволил увеличить обеспеченность жилой площадью на одного человека с 6,8 до 8 м². В 1982—1983 гг. были вновь привлечены инвестиции в жилищное строительство за счет уменьшения доли производственного строительства на дорогах. В результате за 1983—1988 гг. темпы строительства жилья на железных дорогах Урала возросли в полтора раза, а в целом по сети было введено 11,4 млн. м² жилья. Выделенные средства позволили к 1990 г. достичь увеличения жилой площади на одного работника в среднем до 15,1 м², что было на 0,4 м² ниже, чем в среднем по стране [10, с. 677].

Более точные данные по объемам капиталовложений в жилищное строительство на железных дорогах Урала позволяют выявить коллективные договоры Свердловской дороги на 1966—1989 гг. (рис. 1—3) [16].

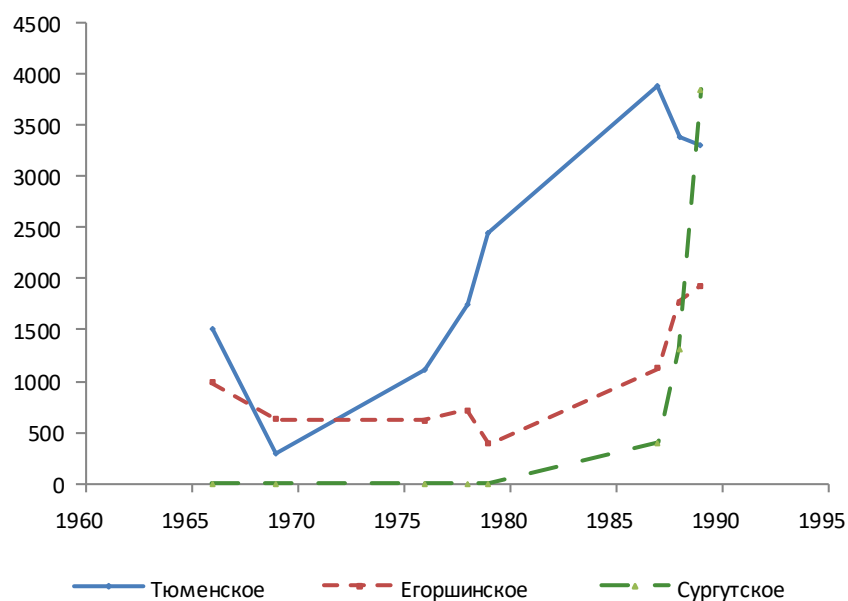


Рис. 1. Капиталовложения в жилищное строительство на Тюменском, Егоршинском и Сургутском отделениях Свердловской железной дороги

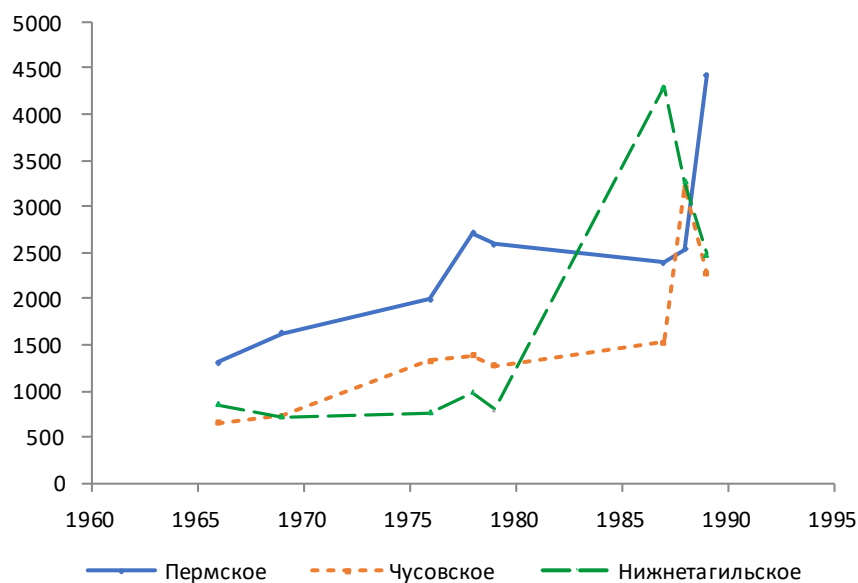


Рис. 2. Капиталовложения в жилищное строительство на Пермском, Чусовском и Нижнетагильском отделениях Свердловской железной дороги

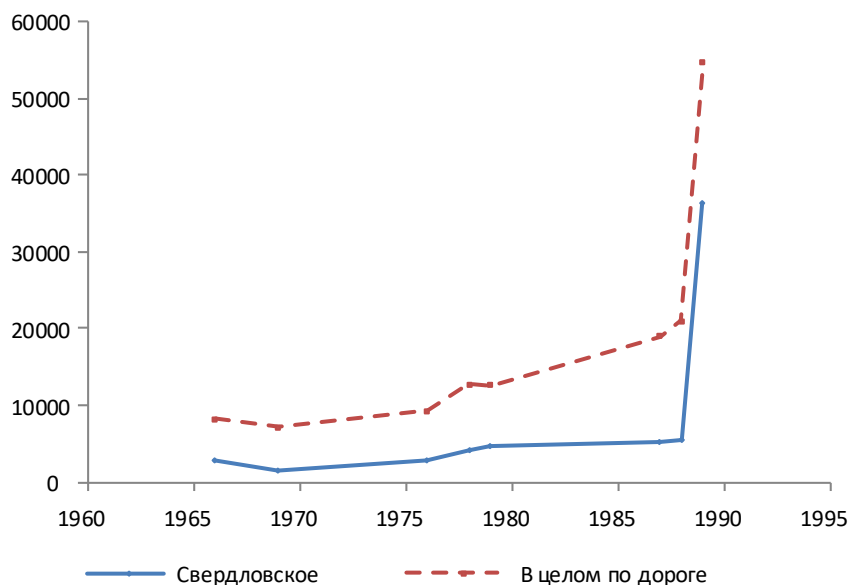


Рис. 3. Капиталовложения в жилищное строительство на Свердловском отделении и в целом по железной дороге

Ежегодные капиталовложения в строительство жилья на дороге постоянно росли, особенно в конце 1980-х гг. Наибольшие капиталовложения в жилищное строительство получали Свердловское, Пермское, Тюменское и в конце 1980-х гг. — Сургутское отделения (рис. 1—3). Эти отделения дороги, располагаясь вблизи крупных промышленных узлов и строительных площадок, имели больше возможностей для мобилизации материальных ресурсов и рабочей силы на строительство жилья. Рост капиталовложений в строительство жилья на Тюменском и Сургутском отделениях был связан с формированием жилищного фонда на новых железнодорожных линиях: на Сургутском отделении он создавался заново. Строительство жилья на Свердловском и Пермском отделениях дороги обходилось намного дешевле, потому что новые дома строились на благоустроенных площадках с готовыми инженерными коммуникациями, чего не было на линейных станциях других отделений. Снижение финансирования жилищного строительства на Чусовском и Нижнетагильском отделениях в 1985—1989 гг. было связано с передачей части жилищного фонда этих отделений местным советам (рис. 2).

Каждый год Свердловская дорога строила от двух до трех тысяч квартир (более 100 тыс. м²), а всего за 1980-е гг. — более миллиона квадратных метров. По расчетам выходило, что за последующее десятилетие надо построить еще больше. Тем не менее миллион — это больше четверти того, что построила дорога за предшествующие сто лет своей истории, причем теперь уже строили не так, как прежде, а с электричеством и газом, с горячей водой [20, с. 307]. В целом за период 1956—1991 гг. в обеспечении железнодорожников индивидуальной жилой площадью произошел серьезный сдвиг модернизационного характера (табл. 1).

Из таблицы следует, что средняя жилая площадь на одного проживающего практически не имела роста в 1960-е гг., во-первых, из-за низких темпов жилищного строительства на транспорте, во-вторых, в это время шел трудный процесс формирования индустриальной базы жилищного строительства, усиления производственных мощностей дорожных строительных трестов. В 1970-е гг. наметился заметный сдвиг в увеличении жилой площади за счет реализации государственной программы по ликвидации барачного и ветхого жилья на железных дорогах, а в 1980-е гг. в жилищном строительстве

произошел настоящий прорыв: жилая площадь на одного проживающего увеличилась в три раза и стала равной показателю, характерному для промышленности. Резкое увеличение жилой площади на одного работника в 1980-е гг. произошло в основном за счет перераспределения капиталовложений из материально-технической базы транспорта в жилищное строительство.

Таблица 1

Средняя жилая площадь на одного проживающего на железнодорожном транспорте СССР в 1958—1989 гг.

| Год | 1958 | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 | 1967 | 1976 | 1977 | 1989 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Жилищный фонд железнодорожной сети СССР, млн. м ² | 20,6 | 28,0 | 28,9 | 29,7 | 30,6 | 31,7 | 38,3 | 38,9 | 74,4 |
| Средняя жилая площадь на одного проживающего, м ² | 5,9 | 6,5 | 6,5 | 6,5 | 6,7 | 6,8 | 7,9 | 8 | 15,3 |

Составлено по: [9, с. 326, 328—329; 10, с. 204, 248, 677].

Недостаточные темпы жилищного строительства на железных дорогах региона приводили к большим трудностям укомплектования квалифицированными кадрами массовых профессий. Сотни людей подавали заявления с просьбой о приеме их на работу, однако большинство из них получали отказ из-за невозможности предоставления не только квартиры, но и места в общежитии. В середине 1970-х гг. многие работники Челябинского отделения Южно-Уральской дороги продолжали жить в ветхом, аварийном жилье и бараках. В очереди на получение жилья «состояли» 6,5 тыс. человек. Недостаток жилого фонда крайне осложнял работу отделения дороги, не позволял укомплектовать необходимый штат, вызывал текучесть кадров на многих предприятиях: среди уволившихся молодежь в возрасте до 30 лет, проработавшая на отделении менее двух лет, составляла 50% [29, л. 1].

За 1976—1980 гг. объемы капитальных вложений в жилищное строительство на Южно-Уральской дороге возросли более чем в два раза. На 1981—1985 гг. запланировали ежегодный ввод в эксплуатацию 90—95 тыс. м², из которых 30—35 тыс. м² передавали новым железнодорожным линиям, 60 тыс. м² — действующим направлениям дороги. Такая политика была весьма значима и своевременна, так как в 1980 г. 17 тыс. семей нуждались в жилье, 1330 семей проживали в общежитиях и 143 — в бараках и подвалах. В 1981 г. в благоустроенном жилье нуждались уже 18 тыс. семей. Однако в 1983 г. Министерство путей сообщения из-за недостаточного выделения ассигнований понизило объемы жилищного строительства на дороге до 60 тыс. м² в год. При этом запретили снижать объемы жилищного строительства для новостроек [24, л. 136—137]. В результате жилищная проблема на действующих направлениях дороги не решалась: темпы строительства жилья снизились до 30 тыс. м² в год и возросли только в конце 1980-х гг. в связи со стремлением руководства дороги сохранить производственные коллективы в сложных экономических условиях и появлением дополнительных капиталовложений [29, л. 113].

5—8 декабря 1989 г. вопросы жилищного строительства обсуждались на Всесоюзном совещании железнодорожников в Москве. Впервые за многие годы были признаны медленные темпы решения социальных вопросов в отрасли. Совещание приняло принципиальное решение об увеличении жилищного строительства хозяйственным способом, через жилищно-строительные кооперативы и индивидуальным путем. Все участники понимали, что государство уже не в состоянии содержать социальную сферу железнодорожного транспорта. Но главный итог совещания состоял в признании всеми участни-

ками приоритетного характера социальных вопросов на транспорте: «Решение социальных вопросов положительно сказывается на других сферах деятельности отрасли» [10, с. 672].

Принятые решения позволили ускорить темпы строительства жилья на дорогах Урала. Во второй половине 1980-х гг. на Южно-Уральской дороге в рамках программы «Квартира» построили и ввели в строй 197,2 тыс. м² жилой площади. Из них хозяйственным способом, т.е. собственными силами дороги и ее предприятий, ежегодно строилось более 30 тыс. м² жилья. Инициатором решения жилищно-бытовых проблем своими силами стал коллектив Курганского отделения, где за 1980—1990 гг. построили более 2,6 тыс. квартир, оборудовали центральным отоплением 85% всего жилого фонда, водоснабжением — 83%, канализацией — 81%. Опыт курганских железнодорожников использовался и на других отделениях дороги, где развернулось строительство малоквартирных одноэтажных домов [13, с. 583].

Главной причиной медленных темпов жилищного строительства на железнодорожном транспорте Урала оставалось недостаточное государственное капиталовложение в социальную сферу. Советское правительство стремилось как можно быстрее укомплектовать эксплуатационный штат новых магистралей, а для этого необходимо было благоустроенное жилье. Планирование строительства жилья на железных дорогах осуществлялось вместе с учетом новостроек Западной Сибири и Дальнего Востока. Это означало, что существовавшие на железных дорогах отделения получали жилой площади с каждым годом все меньше. Вдобавок отделениям дороги засчитывали вновь построенное жилье, которое они не получали, передавая его новостройкам Западной Сибири и Байкало-Амурской магистрали.

Городские и районные Советы депутатов трудящихся требовали выделения значительной части жилой площади в домах железнодорожников местным советам, строителям, местным воинским гарнизонам, лицам, демобилизованным из Советской Армии. Передача части жилого фонда железных дорог местным советам и другим организациям приводила к нарастанию хронического дефицита жилья на железных дорогах, вызывала справедливое недовольство работников транспорта [6, л. 23—24].

Железные дороги испытывали большие трудности при строительстве жилья из-за недостаточной мощности собственного коммунального хозяйства и необходимости выполнения тяжелых технических условий при присоединении к инженерным сетям городских организаций и других ведомств. Отсутствие территорий с развитой сетью инженерных коммуникаций стало важным фактором ограничения размеров жилищного строительства на железных дорогах Урала. Министерству путей сообщения выделялись на развитие коммунального хозяйства крайне ограниченные капитальные вложения, которые направлялись на строительство инженерных коммуникаций новых железнодорожных линий и на развитие коммунального хозяйства в крупных городах, где жилые дома находились на балансе Министерства путей сообщения [31, л. 102].

Строительство жилья сдерживали слабая производственная база строительных трестов, недостаточное количество на дорогах самих строительных трестов и заводов крупнопанельного домостроения [23, л. 43—44]. Но главную роль сыграл остаточный принцип финансирования социальной сферы социалистической экономики страны, превратившийся за многие десятилетия в прочно укоренившуюся традицию. Плановые задания по жилищному строительству систематически не выполнялись. Темпы строительства существенно отставали от производственных планов, а тем более от потребностей. За первые два года пятилетки вводилось в эксплуатацию жилой площади всего по 15—18% от запланированных объемов, в последующие три года выполнение заданий составляло

лишь 20—24%. Вместо расширения комбинатов домостроения начиналась даже их переналадка под изделия производственного назначения [13, с. 142, 583].

При увеличении жилой площади на каждого члена семьи железнодорожника процесс благоустройства жилищного фонда так и не был завершен. Если в 1960 г. газом пользовались лишь отдельные семьи, то в 1966 г. — каждая четвертая (табл. 2). Проводилась активная работа по развитию водоснабжения линейных станций и предприятий, по переводу пунктов на подземные источники водоснабжения, ремонту шахтных питьевых колодцев у путевых зданий, строительству продольных водопроводов и фильтровальных станций.

Таблица 2

Благоустройство жилищного фонда железнодорожного транспорта Урала
в 1956—1990 гг., %

| Показатели | 1956 | 1958 | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 | 1967 | 1977 | 1990 |
|-------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Жилая площадь, оборудованная: | | | | | | | | | |
| водопроводом | 22,1 | 28,8 | 42,0 | 44,4 | 44,4 | 48,2 | 50,5 | 64,3 | 77,6 |
| канализацией | 17,2 | 23,8 | 38,4 | 40,4 | 40,4 | 45,0 | 47,2 | 60 | 75,8 |
| центральным отоплением | 11,9 | 19,6 | 35,8 | 38,1 | 38,2 | 42,8 | 45,2 | 60,5 | 75,9 |
| электрическим освещением | 84,4 | 87,0 | 96,2 | 97,3 | 97,4 | 98,7 | 100 | 100 | 100 |
| газом | — | — | 20,3 | 23,4 | 23,4 | 28,7 | 31,3 | 62,9 | 73,7 |

Составлено по: [9, с. 392; 10, с. 301, 680].

Данные таблицы 2 показывают медленные темпы роста благоустройства жилищного фонда железнодорожников Урала, особенно по его канализации, газификации и оснащению центральным отоплением. К 1990 г. была завершена лишь электрификация жилого фонда во многом благодаря реализации Генерального плана электрификации железных дорог. Низкие темпы роста благоустройства жилья обусловлены, во-первых, недостаточными объемами строительства нового жилья и капитального ремонта существовавшего, во-вторых, крайне ограниченными фондами материальных ресурсов, санитарно-технических материалов, выделявшихся Госнабмом СССР Министерству путей сообщения (в 2,7 раза меньше, чем в среднем по стране). Незавершенность оснащения жилищного фонда железных дорог различными видами благоустройства была особенно характерна для жилья на линейных станциях и в железнодорожных поселках.

С 1987 г. резко ухудшилось материально-техническое обеспечение капитального ремонта жилья на железных дорогах Урала: прекратило действие постановление Совета Министров СССР от 4 сентября 1978 г. № 740 о централизованном выделении Госпланом СССР железнодорожному транспорту материальных ресурсов на ремонтно-эксплуатационные нужды жилищного хозяйства. С 1990 г. сократились поставки железнодорожному транспорту коммунальной техники, распределение которой было передано Советам Министров союзных республик, передававших ее местным советам [10, с. 681].

Государственная политика в области жилищного строительства на железнодорожном транспорте Урала в целом обеспечила его интенсивное укрепление необходимыми трудовыми и интеллектуальными ресурсами, способствовала росту социальной защищенности железнодорожников, многократно повысила производительность труда коллективов. Прежде всего улучшилось материальное положение железнодорожников за счет сокращения квартирной платы и увеличения комфортности жилья. Жилищная проблема в небольшой степени влияла на настроение людей, выполнение производственной программы.

Благоустроенный жилищный фонд позволил сохранить на транспорте Урала квалифицированных рабочих и молодых специалистов. Если в годы первой послевоенной пятилетки почти каждый третий-четвертый принятый на работу увольнялся в течение года, а молодые специалисты после окончания стажировки стремились возвратиться к месту жительства родителей, то в 1980-е гг. администрация оказалась способной за счет обеспечения благоустроенным жильем сформировать работоспособный кадровый потенциал северных отделений дорог с самыми сложными условиями работы. Настоящий прорыв произошел в каменном и кирпичном строительстве жилья, которое, несмотря на рост стоимости 1 м³ стройки, стало более комфортным, благоприятным для жизнедеятельности человека и долговечным по сравнению с деревянным жильем [12, с. 176—177].

Вместе с тем многие задачи жилищного строительства остались нерешенными: медленные темпы развития жилищного фонда, недостаточный уровень благоустройства жилья, особенно на линейных станциях, недостаточно развитая производственная база жилищного строительства. В 1960—1980-е гг. дефицит благоустроенного жилья на железных дорогах Урала так и не был преодолен, но и созданный жилищный фонд обеспечил социальную и кадровую основу успешной модернизации транспорта, способствовал решению масштабных задач его технического развития и освоения перевозочного процесса. Преимуществами советской политики обеспечения жильем железнодорожников стали его доступность, гарантированность, направленность на решение нужд и потребностей конкретного работника и его семьи.

Как показывают вышеприведенные данные, уровень социально-бытового и материального благосостояния уральских железнодорожников неуклонно повышался с течением времени: увеличивались объемы ежегодно вводимых в эксплуатацию жилых домов, предоставлялись различные социальные льготы. Это в конечном счете и обеспечило устойчивость и успешность железнодорожного транспорта в 1990-е гг. и в начале XXI века.

Список использованных источников и литературы

1. Авимская М. А. Стальной путь к Тюменской нефти // Российская нефть: история и современность. Всерос. науч. конф. с междунар. участием. Сургут : Сургут. ун-т, 2016. С. 307—315.
2. Вдовенко А. История Орского отделения Южно-Уральской железной дороги. 1913—2000 гг. Орск : Орская типография, 2000. 148 с.
3. Вишневский А. Г. Серп и рубль: Консервативная модернизация в СССР. М. : Издат. дом ГУ — ВШЭ, 2010. 430 с.
4. Гайдамакин А. В. Социокультурные проблемы реформирования отечественного железнодорожного транспорта в начале XXI века в представлениях его работников // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов : Грамота, 2013. № 2 (28). Ч. 1. С. 40—45.
5. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 5446. Оп. 95. Д. 134.
6. ГАРФ. Ф. 5446. Оп. 97. Д. 1089.
7. ГАРФ. Ф. 5446. Оп. 135. Д. 1103.
8. XX съезд Коммунистической партии Советского Союза. 14—25 февраля 1956 г. : стенограф. отчет. Т. 2. М. : Госполитиздат, 1956. 559 с.
9. Железнодорожный транспорт СССР. 1956—1970 гг. : сб. документов. М. : Эгра, 1998. 552 с.
10. Железнодорожный транспорт СССР. 1971—1991 гг. : сб. документов. М. : МПС РФ, 2003. 800 с.
11. Загорский Б. М. Научно-технический прогресс и социальное планирование на железнодорожном транспорте. М. : Транспорт, 1986. 287 с.
12. Исторический путь Свердловской железной дороги / под науч. ред. М. Т. Крючкова. Екатеринбург : УрГУПС, 2011. 512 с.
13. История железнодорожного транспорта Советского Союза. Т. 3 : 1945—1991 гг. М. : Моск. гос. ун-т путей сообщения, 2004. 631 с.
14. Климов И. П. Развитие транспорта на Урале (октябрь 1917 — июнь 1941 г.). М. : Спутник+, 2016. 216 с.

15. Коллективный договор Свердловской ордена Ленина и ордена Октябрьской революции железной дороги на 1986 г. Свердловск : Белоярская типография, 1986. 86 с.
16. Коллективный договор Свердловской ордена Ленина и ордена Октябрьской революции железной дороги на 1989 г. Свердловск : Белоярская типография, 1989. 44 с.
17. Конов А. А. Модернизация железнодорожного транспорта на Урале в 1956—1991 гг. Екатеринбург : УрГУПС, 2018. 351 с.
18. Красковский А. Е., Фортунатов В. В. Прорывные управленческие технологии на железнодорожном транспорте. СПб : Петербургский гос. ун-т путей сообщения, 2012. 340 с.
19. Лоскутов С. А. Ворота в Сибирь. Екатеринбург : УрГУПС, 2014. 168 с.
20. Лукьянин В. П. Больше века на службе России. Екатеринбург : СВ-96, 1998. 350 с.
21. Навстречу новому веку. 1874—1974. К столетию Куйбышевской ордена Ленина железной дороги. Куйбышев : Куйбыш. кн. изд-во, 1974. 320 с.
22. Объединенный государственный архив Челябинской области (ОГАЧО). Ф. 60. Оп. 2. Д. 21.
23. ОГАЧО. Ф. П-288. Оп. 194. Д. 158.
24. ОГАЧО. Ф. П-288. Оп. 195. Д. 174.
25. ОГАЧО. Ф. Р-1607. Оп. 2. Д. 5866.
26. Пашкова Т. Л. Профсоюз: время созидать и защищать. М. : Вече, 2014. 180 с.
27. Рекитар Я. А. Материальная база капитального строительства: (Экономические проблемы и тенденции развития). М. : Стройиздат, 1988. 384 с.
28. Сектор архивов Управления делами Свердловской дороги. Ф. 3/1. Оп. 3. Д. 17.
29. Сектор архивов Управления делами Южно-Уральской железной дороги. Ф. Р-1607. Оп. 21. Д. 8462.
30. Славный путь. Свердловская железная дорога за 40 лет Советской власти : сб. статей. Свердловск : ДорНТО Свердловской ж.д., 1958. 167 с.
31. Центр документации общественных организаций Свердловской области (ЦДООСО). Ф. 4. Оп. 74. Д. 110.

Поступила в редакцию 21.04.2019

Конов Алексей Александрович, кандидат исторических наук, докторант
Институт истории и археологии Уральского отделения Российской академии наук
Российская Федерация, 620990, г. Екатеринбург, ул. Софьи Ковалевской, 16
E-mail: alek.konov2012@yandex.ru

UDC 94(470.5)“1956/1991”:656.21:365.28

A. A. Konov

The social sphere of the Ural railway transport in 1956—1991: housing problem

The article analyzes the policy of the Soviet state to provide housing for railway workers in the Urals. The necessity and timeliness of mass housing construction in connection with the staffing of the intensive modernization of the railway transport of the Urals is shown. The policy adopted by the state to provide every family with a comfortable apartment for the railroad worker contributed to the strengthening of modernization processes in the railway transport and the growth of labor productivity, but the pace of housing construction was slow due to insufficient allocation of material and financial resources. The shortage of comfortable housing on the railways was intensified by the transfer of a significant part of the housing stock to local councils, the Ministry of Defense and its redistribution in favor of transport new buildings. The great achievements in housing construction were the increase in the availability of individual housing for railway workers, the elimination of barracks and dilapidated housing, a significant increase in living space per worker.

Key words: housing, housing improvement, social and cultural infrastructure, railway, modernization, the Urals.

Konov Aleksey Aleksandrovich, Candidate of Historical Sciences, Doctoral Student
The Institute of History and Archeology of the Ural Branch of The Russian Academy of Sciences
Russian Federation, 620990, Yekaterinburg, ul. Sophii Kovalevskoy, 16
E-mail: alek.konov2012@yandex.ru

References

1. Avimskaya M. A. Stal'noi put' k Tyumenskoj nefi [Steel path to the Tyumen oil]. *Rossiiskaya nef't: istoriya i sovremennost'. Vseros. nauch. konf. s mezhunar. uchastiem* [Russian oil: history and modernity. All-Russia sci. conf. with internat. participation]. Surgut, Surgut. un-t Publ., 2016, pp. 307—315. (In Russian)
2. Vdovenko A. *Istoriya Orskogo otdeleniya Yuzhno-Ural'skoi zheleznoi dorogi. 1913—2000 gg.* [History of the Orsk Branch of the South Ural Railway. 1913—2000]. Orsk, Orskaya tipografiya Publ., 2000. 148 p. (In Russian)
3. Vishnevskii A. G. *Serp i rubl': Konservativnaya modernizatsiya v SSSR* [Sickle and the Ruble: Conservative Modernization in the USSR]. Moscow, Izdat. dom GU — VShE Publ., 2010. 430 p. (In Russian)
4. Gaidamakin A. V. Sotsiokul'turnye problemy reformirovaniya otechestvennogo zheleznodorozhnogo transporta v nachale XXI veka v predstavleniyakh ego rabotnikov [Social-cultural problems of domestic railway transport reformation at the beginning of the XXIst century in its workers' notions]. *Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i yuridicheskie nauki, kul'turologiya i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki*, 2013, no. 2 (28), part 1, pp. 40—45. (In Russian)
5. *Gosudarstvennyi arkhiv Rossiiskoi Federatsii* [State Archive of the Russian Federation] (GARF). F. 5446. Op. 95. D. 134.
6. GARF. F. 5446. Op. 97. D. 1089.
7. GARF. F. 5446. Op. 135. D. 1103.
8. *XX s"ezd Kommunisticheskoi partii Sovetskogo Soyuza. 14—25 fevralya 1956 g.: stenograf. otchet* [XX Congress of the Communist Party of the Soviet Union. February 14—25, 1956: verbatim report]. Vol. 2. Moscow, Gospolitizdat Publ., 1956. 559 p. (In Russian)
9. *Zheleznodorozhnyi transport SSSR. 1956—1970 gg.: sbornik dokumentov* [Railway transport of the USSR. 1956—1970. Collection of documents]. Moscow, Egra Publ., 1998. 552 p. (In Russian)
10. *Zheleznodorozhnyi transport SSSR. 1971—1991 gg.: sbornik dokumentov* [Railway transport of the USSR. 1971—1991. Collection of documents]. Moscow, MPS RF Publ., 2003. 800 p. (In Russian)
11. Zagorskii B. M. *Nauchno-tekhnicheskii progress i sotsial'noe planirovanie na zheleznodorozhnom transporte* [Scientific and technological progress and social planning in railway transport]. Moscow, Transport Publ., 1986. 287 p. (In Russian)
12. *Istoricheskii put' Sverdlovskoi zheleznoi dorogi* [The historical route of the Sverdlovsk railway]. Yekaterinburg, UrGUPS Publ., 2011. 512 p. (In Russian)
13. *Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Sovetskogo Soyuza. T. 3: 1945—1991 gg.* [History of rail transport of the Soviet Union. Vol. 3: 1945—1991]. Moscow, Mosk. gos. un-t putei soobshcheniya Publ., 2004. 631 p. (In Russian)
14. Klimov I. P. *Razvitie transporta na Urale (oktyabr' 1917 — iyun' 1941 g.)* [The development of transport in the Urals (October 1917 — June 1941)]. Moscow, Sputnik+ Publ., 2016. 216 p. (In Russian)
15. *Kollektivnyi dogovor Sverdlovskoi ordena Lenina i ordena Oktyabr'skoi revolyutsii zheleznoi dorogi na 1986 g.* [Collective agreement of the Sverdlovsk Order of Lenin and the Order of the October Revolution of the railway in 1986]. Sverdlovsk, Beloyarskaya tipografiya Publ., 1986. 86 p. (In Russian)
16. *Kollektivnyi dogovor Sverdlovskoi ordena Lenina i ordena Oktyabr'skoi revolyutsii zheleznoi dorogi na 1989 g.* [Collective agreement of the Sverdlovsk Order of Lenin and the Order of the October Revolution of the railway in 1989]. Sverdlovsk, Beloyarskaya tipografiya Publ., 1989. 44 p. (In Russian)
17. Konov A. A. *Modernizatsiya zheleznodorozhnogo transporta na Urale v 1956—1991 gg.* [Modernization of railway transport in the Urals in 1956—1991]. Yekaterinburg, UrGUPS Publ., 2018. 351 p. (In Russian)
18. Kraskovskii A. E., Fortunatov V. V. *Proryvnye upravlencheskie tekhnologii na zheleznodorozhnom transporte* [Breakthrough management technologies in railway transport]. St. Petersburg, Peterburgskii gos. un-t putei soobshcheniya Publ., 2012. 340 p. (In Russian)
19. Loskutov S. A. *Vorota v Sibir'* [Gateway to Siberia]. Yekaterinburg, UrGUPS Publ., 2014. 168 p. (In Russian)
20. Luk'yanin V. P. *Bol'she veka na sluzhbe Rossii* [More than a century in the service of Russia]. Yekaterinburg, SV-96 Publ., 1998. 350 p. (In Russian)
21. *Navstrechu novomu veku. 1874—1974. K stoletiyu Kuibyshevskoi ordena Lenina zheleznoi dorogi* [Towards a new century. 1874—1974. On the centenary of the Kuibyshev Order of Lenin Railway]. Kuibyshev, Kuibyshev. kn. izd-vo Publ., 1974. 320 p. (In Russian)
22. *Ob"edinennyi gosudarstvennyi arkhiv Chelyabinskoi oblasti* [United State Archive of the Chelyabinsk Region] (OGACHO). F. 60. Op. 2. D. 21.
23. OGACHO. F. P-288. Op. 194. D. 158.
24. OGACHO. F. P-288. Op. 195. D. 174.

25. OGACHO. F. R-1607. Op. 2. D. 5866.
26. Pashkova T. L. *Profsoyuz: vremya sozidat' i zashchishchat'* [Trade Union: time to build and protect]. Moscow, Veche Publ., 2014. 180 p. (In Russian)
27. Rekitar Ya. A. *Material'naya baza kapital'nogo stroitel'stva: (Ekonomicheskie problemy i tendentsii razvitiya)* [The material base of capital construction: (Economic problems and development trends)]. Moscow, Stroiizdat Publ., 1988. 384 p. (In Russian)
28. *Sektor arkhivov Upravleniya delami Sverdlovskoi dorogi* [Archival Sector of the Administration of the Sverdlovsk Road]. F. 3/1. Op. 3. D. 17.
29. *Sektor arkhivov Upravleniya delami Yuzhno-Ural'skoi zheleznoi dorogi* [Archival Sector of the Administration of the South Ural Railway]. F. R-1607. Op. 21. D. 8462.
30. *Slavnyi put'. Sverdlovskaya zheleznaya doroga za 40 let Sovetskoj vlasti: sbornik statej* [Glorious way. Sverdlovsk Railway over 40 years of Soviet power. Collect. of articles]. Sverdlovsk, DorNTO Sverdlovskoi zh. d. Publ., 1958. 167 p. (In Russian)
31. *Tsentr dokumentatsii obshchestvennykh organizatsii Sverdlovskoi oblasti* [Documentation Center of public organizations of Sverdlovsk region] (TsDOOSO). F. 4. Op. 74. D. 110.