УДК 94.47.084.9

РАЗВИТИЕ СОЦИО-КУЛЬТУРНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА УРАЛЕ В 1956–1991 ГГ.

Крючков М.Т., Конов А.А.

ФГБОУ ВПО «Уральский государственный университет путей сообщения Федерального агентства железнодорожного транспорта», Екатеринбург, e-mail: alek.konov2012@yandex.ru

Главная цель проведенного исследования – это анализ влияния научно-технической модернизации железнодорожного транспорта на его социокультурную инфраструктуру. Реализация на железнодорожном транспорте Урала «Генерального плана электрификации железных дорог СССР» в 1956–1970 гг., строительство новых железнодорожных линий вызвали массовый приток на железные дороги Урала квалифицированных рабочих и специалистов. Для новых работников транспорта требовались высокая зарплата, качественное медицинское обслуживание, благоустроенное жилье, полноценный досуг. В результате интенсивных модернизационных процессов в материально-технической базе транспорта произошли качественные и количественные изменения в социокультурной инфраструктуре транспорта. Сделан вывод о неравномерном и неритмичном развитии социокультурной инфраструктуры железнодорожного транспорта на Урале в 1956–1991 гг. Приоритетное развитие получали учреждения и объекты инфраструктуры, располагавшиеся в крупных областных центрах и железнодорожных узлах. Объекты инфраструктуры на линейных станциях испытывали недостаток в финансировании и находились в запущенном состоянии.

Ключевые слова: Генеральный план электрификации, социокультурная инфраструктура, модернизация, заработная плата, система здравоохранения, жилищное строительство

THE DEVELOPMENT OF THE SOCIAL AND CULTURAL INFRASTRUCTURE ON THE RAILWAY TRANSPORT OF THE URALS IN 1956–1991

Kruchkov M.T., Konov A.A.

Federal Public State-financed Educational Institution of Higher Professional Education «The Ural State University of Railway Transport», Ekaterinburg, e-mail: alek.konov2012@yandex.ru

The problem of development of the social and cultural infrastructure is considered in four aspects: house-building, wages, medicine service, leisure. The main aim of this study is the significance of the social and cultural infrastructure for the railway transport in the period of its reconstruction. In 1956 the soviet government adopted the General Plan of Electrification of the railways which changed all the conditions of work and life of the soviet railroaders. The new qualified workers and engineers arrived on the Urals railways. All this personnel needed in house-rooms, qualitative medicine service, high wages, valuable leisure. The main social problem on soviet transport was housing. In the period of 1956–1991 the house-building program was not realized on the Urals railways because of the lack of finances. The soviet government invested in the house-building on the new railways of the Far East and Western Siberia to the detriment of other railways. The medicine service on the Urals railways achieved the great results in the treatment of the railroaders. But the lack of the medical professions, the low rates of building the new hospitals brought to high morbidity among the railroaders. The social and cultural infrastructure of the Urals railways was not enough for the railroaders. Only the separate parts of infrastructure occupied in the big Urals cities satisfied all the social and cultural needs of the railroaders. The workers on the small stations had no opportunities to improve conditions of life.

Keywords: The General Plan of electrification, social and cultural infrastructure, wages, medicine service, house-building

Социокультурная инфраструктура на железнодорожном транспорте играет ключевую роль в обеспечении его квалифицированными кадрами, определяет высокую устойчивость и безаварийность работы железных дорог, так как транспорт непосредственно связан с деятельностью человека. Научное исследование заявленной проблемы вызвано следующими причинами.

Во-первых, проблема развития социокультурной инфраструктуры железнодорожного транспорта является наименее изученной в истории отечественного транспорта. Как правило, большинство авторов сосредотачивали свое внимание на научно-техническом прогрессе на железнодорожном транспорте и подготовке кадров для железных дорог. Между тем 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.

Во-вторых, несмотря на достигнутые результаты в ликвидации последствий войны 1941–1945 гг., они еще чувствовались на транспорте. Нерешенность многих социальных вопросов, даже таких как стабильное снабжение продовольствием и водой, приводили к заметному снижению работоспособности советских железнодорожников, росту недовольства в трудовых коллек-

тивах и даже резким выступлениям против руководства дороги.

В-третьих, интенсивные модернизационные процессы в материально-технической базе железнодорожного транспорта во второй половине XX века, связанные с началом реализации в 1956 году «Генерального плана электрификации железных дорог СССР», находились во взаимосвязи с изменениями в социокультурной инфраструктуре железнодорожного транспорта.

В 1956 г. Совет министров СССР принял «Генеральный план электрификации железных дорог СССР», предусматривающий в период 1956–1970 гг. электрифицировать 40 тыс. км линий, то есть увеличить протяженность электрифицированных железных дорог в 9 раз. Труд на железных дорогах Урала в условиях реализации «Генерального плана электрификации железных дорог» предъявил повышенные требования к жилищно-бытовым условиям, здоровью людей, их образованию и профессиональной подготовке. Без развития служб и учреждений социокультурной сферы, без достаточной зарплаты нельзя было осуществлять модернизацию железнодорожного транспорта. Накопление в коллективах более образованных людей постепенно меняло духовный климат на дороге: менялось самосознание, менялись стимулы к труду, менялось отношение к условиям труда и быта [4, с. 241].

В-четвертых, в начале 1990-х гг. в правительстве РФ настойчиво прозвучала установка на выделение из сферы деятельности железнодорожного транспорта объектов социально-бытового назначения с целью снижения общих издержек. В связи с этим представляет большой интерес обращение к истории социокультурной инфраструктуры на железнодорожном транспорте, необходимо объективно оценить ее значение для жизнедеятельности работников транспорта, определить ее влияние на производительность труда работника, его желание трудиться.

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. Открытие новых предприятий на железной дороге и заполнение их квалифицированными работниками требовало параллельного строительства для этих работников благоустроенного жилья.

Положение с обеспеченностью жильем уральских железнодорожников в первые послевоенные годы (1945–1950 гг.) было достаточно тяжелым. Большая часть жилой площади была размещена в деревянных, одноэтажных малых домах, казармах и путевых будках. Жилищная неустроенность отнимала много времени на бытовые нужды, что вело к сокращению доли свободного времени, времени на саморазвитие и здоровый отдых. Вот почему строительство жилья со всеми социально-бытовыми удобствами стало одной из главных задач в 1960–80-е гг. [3, с. 142–145].

В соответствии с «Директивами XX съезда КПСС по шестому пятилетнему плану развития народного хозяйства СССР на 1956–1960 гг.» предусматривалось 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 [2, с. 478]. Постепенно отдельная квартира стала превращаться из редчайшего исключения в преобладающую норму [3, с. 145].

К середине 1960-х гг. строить жилье для уральских железнодорожников стали заметно меньше – всего около 50 тыс. м^2 в год, но скоро темпы опять возросли и продолжали оставаться высокими на протяжении 1970-х. При этом постепенно улучшалось и качество жилья – вслед за «хрущевками» первых поколений пошли дома улучшенных серий. Жилищная проблема в отрасли стала менее острой, чем в целом по стране, по Уралу. И это обстоятельство сыграло очень важную роль в кадровом укреплении коллективов железных дорог [4, с. 241–242]. В 1980-х гг. происходит новый спад в жилищном строительстве [1].

Главными причинами сокращения жилищного строительства на железных дорогах Урала стали недостаток государственных капиталовложений в социальную сферу железных дорог, трудности с мобилизацией строительной техники и рабочей силы, приоритетное финансирование новых транспортных объектов в Западной Сибири. Резкое сокращение строительства жилья произошло именно в 1979 и 1982 гг., что связано с отвлечением огромных финансовых средств на ввод в эксплуатацию

жилья для строителей Сургутского отделения Свердловской дороги.

В 1966–1989 гг. ежегодные капиталовложения в строительство жилья на Свердловской дороге постоянно росли, но распределялись они по отделениям неравномерно. Во-первых, наибольшие объемы капиталовложений в строительство жилья получали центральные отделения дороги, близко расположенные к европейским районам СССР и больше задействованные в транзитных перевозках, а также отделения, осуществлявшие связь с нефтяными и газовыми районами Западной Сибири. Во-вторых, строительство жилья на центральных отделениях дороги обходилось намного дешевле, потому что новые дома строились в крупных промышленных центрах с готовыми инженерными коммуникациями, чего не было на линейных станциях других отделений. Следует также иметь в виду, что контингенты железнодорожников здесь были большими.

Каждый год Свердловская дорога строила от двух до трех тысяч квартир (то есть более 100 тыс. м^2), а всего за 1980-е гг. – более миллиона квадратных метров. Этого все равно не хватало до полного удовлетворения: 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: с электричеством и газом, с горячей водой [4, с. 307].

Главными причинами нехватки жилья на железных дорогах Урала стали включение в план жилищного строительства жилой площади для новых железнодорожных линий, что приводило к сокращению жилищного строительства на действующих направлениях дорог, а также общее снижение расходов государства на поддержание социальной сферы железнодорожного транспорта.

Одной из важнейших составных частей социальной сферы железнодорожного транспорта является организация медицинского обслуживания железнодорожников и их семей. Работа медицинских учреждений на транспорте приобретает особую ответственность, так как от состояния здоровья трудящихся зависит не только качество и эффективность выполняемой работы, но и безопасность движения поездов и безаварийность работы всего транспорта. Модернизация железнодорожного транспорта в середине 1950-х–1980-е гг. вызвала значительные изменения в его системе здравоохранения, ускорив темпы ее развития и расширив масштабы ее работы.

На железных дорогах Урала в 1966–1980 гг. наблюдался значительный рост числа больниц, поликлиник и здравпунктов. Здания стационаров переводились с печного на водяное отопление, к зданиям проводились канализация и горячая вода. Медицинская помощь оказывалась врачами по 30 узким специальностям. Самое же главное состояло в том, что появилось большое количество медицинских учреждений в поселках, на отдаленных линейных станциях и участках, где никакой медицинской помощи раньше не существовало. Значительное развитие получила специализированная помощь детям – открыты специализированные детские поликлиники на станциях Челябинск, Оренбург, Петропавловск.

Достаточно остро на железных дорогах Урала стояла проблема наличия квалифицированных медицинских кадров. Основными причинами дефицита медицинских кадров на железных дорогах региона стали отсутствие благоустроенного жилья, особенно на линейных станциях, и значительное увеличение нагрузки на медицинский персонал в результате строительства и присоединения к действующим направлениям новых железнодорожных линий. Особенно острой была проблема обеспеченности железных дорог детскими врачами-педиатрами [6].

Помимо диагностики и лечения руководство Министерства путей сообщения большое внимание уделяло строительству и реконструкции ведомственных санаториев и профилакториев, расположенных на курортах Черноморского побережья и Кавказских Минеральных Вод, а также в экологически чистых зонах Подмосковья, Ленинградской области. Здесь отдыхали, лечились и проходили реабилитацию железнодорожники, работавшие в тяжелых и вредных производственных условиях (жители районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей, районов, загрязненных радиацией). В начале 1970-х гг. на всех отделениях Свердловской дороги были открыты санатории-профилактории. Все это было общим достоянием трудовых коллективов железной дороги, все это создавало ощущение если не полного благополучия, то, во всяком случае, реальной возможности по-человечески отдохнуть, поддержать свое здоровье и здоровье своих детей.

Однако по мере приближения к 1980-м гг. количество распределяемых

путевок в санатории и дома отдыха уменьшалось как в целом по дороге, так и по отделениям. Наибольшим количеством путевок обеспечивались работники трех отделений – Свердловского, Пермского и Тюменского. Снижение количества предоставляемых работникам путевок в течение 1976–1989 гг. связано с постепенным ухудшением финансового положения дороги, сокращением государственных централизованных капиталовложений. Ухудшало моральный климат в коллективах весьма неравномерное распределение социальных благ среди железнодорожников. Работники Свердловского и Пермского отделений имели больше возможностей для организации качественного отдыха и лечения, чем работники отделений, расположенных восточнее.

Таким образом, в середине 1950–1980-е гг. существенно выросла социальная защищенность работников транспорта. Каждый железнодорожник был обеспечен качественной и своевременной медицинской помощью. Медицинская служба была распространена на самые отдаленные станции и участки железных дорог. При этом медицинская помощь оказывалась не только работникам транспорта, но и местному населению городов и сел, расположенных у железных дорог.

Успешная реализация Генерального плана электрификации железнодорожного транспорта во многом зависела от такой составляющей социокультурной инфраструктуры, как заработная плата. В соответствии с решениями XX съезда КПСС с конца 1956 г. началась реформа заработной платы. Изменения в политике преследовали цели: поднять уровень потребления низкооплачиваемых работников, устранить необоснованно высокую (по мнению руководства партии и государства) дифференциацию в оплате труда, создать условия для систематического совершенствования организации заработной платы. На новом этапе строительства коммунизма правительство принимало меры к постепенному сближению уровней оплаты труда различных групп трудящихся [1, с. 51].

Среднемесячная заработная плата на Свердловской железной дороге постоянно росла. Она заметно превышала аналогичный показатель по сети железных дорог. Однако заработную плату высококвалифицированных работников сохранили на том же уровне. В 1970 г. зарплата инженеров и техников осталась на уровне начала 1960-х гг. и составила 103,4 рублей.

Существенные изменения в системе оплаты труда железнодорожников произошли в ходе реформы председателя Совета Министров СССР А.Н. Косыгина 1966 года. Постановлением Совета Министров СССР от 30 апреля 1966 г. предписывалось перейти с 1 июля 1966 г. на новые условия хозяйствования в порядке эксперимента Горьковской и Свердловской дорогам. Железнодорожники могли теперь неплохо зарабатывать: во-первых, в рамках сохраняющегося фонда заработной платы можно было выполнить тот же объем работы меньшим составом, то есть получать повышенную основную зарплату; во-вторых, дополнительные выплаты из премиального фонда, при эффективной работе коллектива, могли значительно увеличить заработанную сумму.

Однако довольно скоро паритет между трудом и заработной платой был нарушен: рост заработной платы стал опережать рост производительности труда. На Свердловской дороге перестал выполняться важнейший показатель основной деятельности дороги – производительность труда. Основными причинами отставания производительности труда на дороге от роста заработной платы являлись: увеличение количества сверхурочных часов работы; увеличение размера премий из фонда заработной платы; увеличение удельного веса высокооплачиваемых работников (локомотивных бригад), установление доплат за совмещение профессий и расширение зон обслуживания.

Наиболее быстрыми темпами заработная плата росла у тех категорий работников, которые были заняты тяжелым неквалифицированным или малоквалифицированным трудом на ремонте подвижного состава, на разгрузке вагонов. Самыми высокооплачиваемыми работниками на Свердловской дороге являлись локомотивные бригады, кондукторские бригады, грузчики и механизаторы. Более быстрый рост заработной платы у этих групп работников по сравнению с другими группами связан со стремлением советского правительства постепенно уравнять в оплате труда работников высокой и низкой квалификации.

К 80-м гг. движение по пути «социализма» привело к глубокому разрыву между трудом и его вознаграждением. Сам принцип экономического устройства общества предполагал обобществление значительной части заработанного. Зарплата, выдаваемая железнодорожнику на руки, была по-прежнему мала. Часть заработанного

возвращалось затем через так называемые общественные фонды потребления – в виде «бесплатной» квартиры, «бесплатной» медицины, «бесплатного» образования, путевки на курорт или в дом отдыха за символическую плату. Львиная же доля заработанного поступала в распоряжение государства. Между тем, поступления из общественных фондов либо доставались кому-то другому, либо оказывались неудовлетворительными. У многих железнодорожников возникало ощущение, что кто-то бесцеремонно присваивает их труд. Отчуждение работника от результатов своего труда не просто обнаруживалось в условиях «развитого социализма», но становилось главным психологическим барьером на пути технического и социального прогресса [4, с. 316].

В общем увеличении средней зарплаты возрастал удельный вес государственных централизованных мероприятий по повышению минимума заработной платы, ставок и окладов низко- и среднеоплачиваемым рабочим и служащим, вводились льготы по зарплате лицам, работающим в тяжелых и опасных для здоровья условиях. В результате выравнивание в оплате труда квалифицированных и неквалифицированных работников продолжалось и во второй половине 1980-х гг.

Политика советского правительства и КПСС в 1956–1991 гг. по социальному выравниванию слоев общества, в том числе по выравниванию заработной платы квалифицированных и неквалифицированных работников на железнодорожном транспорте привела к снижению престижа труда руководителей, инженерно-технических кадров, мастеров. И тем самым был нанесен значительный ущерб развитию научно-технического прогресса на железнодорожном транспорте Урала. Знания и опыт специалистов оказались невостребованными на производстве, где господствовал тяжелый ручной труд.

Важнейшей составной частью социальной сферы транспорта является организация досуга и культурного просвещения работников. Напряженная круглосуточная работа, связанная с движением поездов, работа на открытом воздухе при любых погодных условиях утомляет людей и требует регулярного и длительного отдыха. Поэтому такими важными для работников транспорта являются условия для лучшего отдыха, всестороннее духовное и физическое развитие, возможность уделять больше внимания воспитанию детей в семье.

Основная работа по культурному обслуживанию железнодорожников сосредотачивалась в Домах и Дворцах культуры железных дорог. В работе сети учреждений культуры и досуга на железных дорогах Урала можно выделить ряд характерных черт.

1. Работа культурно-просветительных учреждений была построена так, чтобы объединить людей по интересам, оказать им помощь в раскрытии их творческих задатков, получении тех знаний, к которым они стремились. Она предполагала прежде всего общение людей в различных областях деятельности.

2. Работа клубных учреждений в крупных промышленных центрах и железнодорожных узлах была организована лучше, чем на линейных станциях и даже в городах областного значения. Средства, отчисляемые на содержание клубных учреждений и реализацию культурных мероприятий, были невелики и распределялись в основном по крупным клубам и домам культуры.

3. Дорожные клубы и Дворцы культуры действовали самым тесным образом с трудовыми коллективами и общественными организациями железных дорог. Это нашло отражение в том, что вопросы трудовой активности железнодорожников, проявление инициативы и творчества в рабочих коллективах, борьба с недостатками, мешающими производительному труду, всегда занимали одно из главных мест в работе учреждений культуры.

4. Много внимания уделялось в учреждениях культуры досугу детей. Существовали детские группы бального танца, драматические студии, школы искусств, музыкальные школы. Успешно проводились массовые детские мероприятия: дорожные театрализованные праздники, конкурсы настольных, подвижных и эстафетных игр, детские дискотеки [5, с. 346–350].

В начале 1990-х гг., в условиях перехода экономики страны на новые формы хозяйствования и оплаты труда произошли существенные изменения в деятельности клубных учреждений. Все дорожные учреждения культуры были поставлены перед острой необходимостью зарабатывать средства.

Нехватка средств приводила к тому, что безвозвратно утрачивались былые традиции в организации клубов по интересам, народных университетов производственно-технической направленности, предавались забвению формы работы в помощь производству, традиционные бесплатные кружки и сокращались коллективы самодеятель-

ного творчества. В целом на Свердловской дороге за 1989–1990 гг. прекратили работу 139 коллективов, в которых занимались 1,7 тысячи человек, в том числе 58 детских коллективов. Одна из причин этого заключалась в уменьшении объемов финансирования со стороны профкомов, их нежелании работать с клубными учреждениями по специальным заказам и договорам.

Особое значение в организации досуга железнодорожников приобрели физкультура и спорт. Это был большой и важный пласт жизни, его необходимость ощущалась всеми, и он постоянно развивался не только по решению властей, но и по инициативе снизу.

Первыми очагами спортивных организаций были кружки физкультуры при рабочих клубах дороги. Профсоюзные организации железной дороги с помощью комсомола стремились придать спортивному движению массовость. Лыжные переходы, соревнования на первенство клубов по различным видам спорта, турниры шахматистов и шашистов – эти и другие мероприятия должны были служить делу пропаганды спорта, способствовать вовлечению железнодорожников в спортивное движение. Массовой спортивной организацией на железнодорожном транспорте стал известный «Локомотив».

Наиболее активно физкультура и спорт развивались на железных дорогах Урала в 1960–1970-е гг., когда профсоюзы и МПС были реально заинтересованы в поддержании здоровья и работоспособности советских железнодорожников. Широкое распространение активных видов отдыха и спорта способствовало оздоровлению быта трудящихся, упрочению духа коллективизма и взаимопомощи, созданию благоприятного психологического климата в работе. Семьи железнодорожников жили здоровой полнокровной жизнью, особенно дети. Подобные спортивные мероприятия, организованные самими железнодорожниками, поддерживали интерес и уважение к своей профессии, создавалась и поддерживалась живая атмосфера общения в коллективах.

Серьезнейшей проблемой в организации спортивной работы на железных дорогах Урала стала нехватка опытных кадров тренеров и физкультурников из-за низкой оплаты труда. Зарплата инструктора со специальным спортивным образованием составляла 88 руб., тогда как низкооплачиваемый рабочий на Свердловской дороге получал от 100 до 120 руб. При такой зарплате опытные специалисты спорта не шли работать на Свердловскую дорогу. И организация спортивных мероприятий часто зависела от отдельных энтузиастов или самого руководства дороги. Финансирование спортивных мероприятий постоянно сокращалось [6]. К 1990 году развитие физкультуры и спорта среди трудящихся начинает заметно затухать и сворачиваться, что связано с прекращением финансирования спортивных организаций на дорогах и ухудшением материального положения железнодорожников.

Анализ социокультурной инфраструктуры железнодорожного транспорта Урала в 1956–1991 гг. позволяет сделать следующие выводы.

1. Реализация «Генерального плана электрификации железных дорог СССР», строительство новых железнодорожных линий ускорили развитие социокультурной инфраструктуры на железных дорогах Урала. Новые железнодорожные линии и электрифицированные участки железных дорог заполнялись новыми высококвалифицированными рабочими и специалистами, которые нуждались в благоустроенном жилье, высокой заработной плате, качественном медицинском обслуживании, организации полноценного досуга. В результате социокультурная инфраструктура железных дорог Урала становилась необходимым условием их модернизации.

2. Социокультурная инфраструктура железных дорог Урала характеризовалась неравномерностью и неритмичностью своего развития. Она развивалась отдельными наиболее значимыми для Министерства путей сообщения частями, располагавшимися в крупных железнодорожных узлах и областных центрах. Остальные ее части, располагавшиеся на линейных станциях и отдаленных от крупных городских центров участках дорог, развивались достаточно медленно, лишь периодически получая материальную поддержку, или находились в запущенном состоянии.

3. Основными причинами отставания социальной сферы железных дорог стали остаточный принцип финансирования социальных нужд советских людей, приоритетное финансирование транспортных новостроек на Дальнем Востоке и в Западной Сибири в ущерб действующей сети железных дорог. Тем не менее социокультурная инфраструктура транспорта вполне обеспечивала главную свою функцию – социальную защищенность работников, начиная с поступления на работу и до завершения трудовой и жизненной деятельности.

Список литературы

1. Государственный архив Свердловской области. Ф. Р-65. Оп. 10. Д. 64. Л. 85; Д. 39. Л. 55–60; Д. 57. Л. 80–84; Д. 29. Л. 75–85; Оп. 15. Д. 55. Л. 86–90.

2. XX съезд Коммунистической партии Советского Союза. 14–25 февраля 1956 г. Стенографический отчет. – М., 1956. – Т. 2. – 559 с.

3. Елисеев В.Т. Улучшение жилищных условий железнодорожников // Славный путь: Свердловская железная дорога за 40 лет Советской власти. – Свердловск: ДорНТО Свердловской железной дороги, 1957. – 166 с.

4. Лукьянин В. П. Больше века на службе России. Екатеринбург: СВ-96, 1998. 350 с.

5. Свердловская магистраль (1878–1990 гг.) / под ред. проф. М.Т. Крючкова. – Екатеринбург, 1994. – 410 с.

6. Центр документации общественных организаций Свердловской области. Ф. 5998. Оп. 1. Д. 1638. Л. 41; Оп. 4. Д. 55. Л. 14.

References

1. *Gosudarstvennyj arhiv Sverdlovskoj oblasti* [The Government archive of the Sverdlovskaja oblast]. F. R–65. Op. 10. D. 64. L. 85; D. 39. L. 55–60; D. 57. L. 80–84; D. 29. L. 75–85; Op. 15. D. 55. L. 86–90.

2. *XX sezd Kommunisticheskoj partii Sovetskogo Sojuza. 14–25 fevralja 1956 g. Stenograficheskij otchet* [The XXth Congress of the Communist Party of the Soviet Union. 14–25 February 1956. Stenographic report]. Moscow, 1956. Vol. 2. 559 p.

3. Eliseev V.T. *Uluchshenie zhilishhnyh uslovij zheleznodorozhnikov* [The improvement on the conditions of housing for the railroaders]. *Slavnyj put': Sverdlovskaja zheleznaja doroga za 40 let Sovetskoj vlasti* [The glorious way: The Sverdlovskaja railway for 40 years of the Soviet Power]. Sverdlovsk: DorNTO Sverdlovskoj zheleznoj dorogi, 1957. 166 p.

4. Luk'janin V.P. *Bol'she veka na sluzhbe Rossii* [More than age on the service for Russia]. Ekaterinburg: SV-96, 1998. 350 p.

5. *Sverdlovskaja magistral' (1878–1990 gg.)* [The Sverdlovskaja railway (1878–1990)]. Pub. by prof. M.T. Kruchkov. Ekaterinburg, 1994. 410 p.

6. *Centr dokumentacii obshhestvennyh organizacij Sverdlovskoj oblasti* [The Centre of documentation of the public organizations of the Sverdlovskaja oblast]. F. 5998. Op. 1. D. 1638. L. 41.

Рецензенты:

Тундыков Ю.Н., д.филос.н., профессор кафедры «Философия и история» Уральского государственного университета путей сообщения, г. Екатеринбург;

Мартюшов Л.Н., д.и.н., профессор кафедры менеджмента и социально-экономических дисциплин Уральского государственного педагогического университета, г. Екатеринбург.

Работа поступила в редакцию 11.07.2013.