

ГОРОДСКОЕ ХОЗЯЙСТВО СРЕДНЕГО ПОВОЛЖЬЯ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

THE URBAN ECONOMY OF THE MIDDLE VOLGA REGION DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR

**E. Shmatov
O. Vorobyeva
V. Vostriakova**

Summary. the article is based on data from regional archives, addresses the impact of war conditions on the operation of utilities middle cities 1941–1945. Characterized the work of the municipal facilities. The main problems and methods of their solutions in the social sphere are revealed. It is noted that the impact of the war on the urban economy was catastrophic, but some of the problems were solved.

Keywords: Great Patriotic war, city, municipal economy, transport, life, service.

Шматов Евгений Николаевич

К.и.н., доцент, Самарский государственный
университет путей сообщения
Shmatov_75@mail.ru

Воробьева Ольга Борисовна

К.ф.н., доцент, Самарский государственный
университет путей сообщения

Вострякова Юлия Викторовна

К.ф.н., доцент, Самарский государственный
университет путей сообщения

Аннотация. В статье, основанной на данных региональных архивов, рассматривается воздействие военных условий на функционирование коммунального хозяйства средневожских городов 1941–1945 гг. Характеризуются работа объектов коммунального назначения. Выявляются основные проблемы и методы их решений в социально-бытовой сфере. Отмечено, что воздействие войны на городское хозяйство было катастрофическим, но часть возникших проблем была решена.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, город, коммунальное хозяйство, транспорт, быт, обслуживание.

Проблематика, связанная с историей городов Среднего Поволжья в 1941–1945 гг., их значением как важнейшей тыловой базы советских вооруженных сил, достаточно хорошо изучена в исторической литературе. На современном этапе исследований требуют уточнения некоторые вопросы, связанные с деятельностью отдельных отраслей народного хозяйства средневожских городов, прежде всего предприятий коммунального хозяйства. Развитие этой отрасли, создание качественных условий для жизни населения являются основополагающими принципами формирования успешного общества и государства. В связи с этим изучение накопленного опыта, трансляция и преемственность в принимаемых решениях становится залогом улучшения быта и благосостояния народонаселения в целом. Исследователям предстоит всесторонне изучить процессы, происходившие в городском хозяйстве, в экстремальных условиях военного времени. Цель данного исследования — показать основные аспекты деятельности предприятий коммунального хозяйства и городского транспорта, организационные проблемы с которыми сталкивались как местные власти, так и население в целом.

Великая Отечественная война внесла существенные изменения в работу многоотраслевого коммунального хозяйства страны. С учетом военной обстановки предприятия, городской транспорт обеспечивали потребности фронта. Из одиннадцати предприятий Наркомхоза РСФСР

по производству коммунального оборудования, шесть были переключены на производство оборонной продукции и переданы другим ведомствам [1, С. 91]. Пагубное влияние войны сказалось и на коммунальном хозяйстве городов Среднего Поволжья. Одной из важнейших отраслей городского хозяйства являлся транспорт. С началом вооруженной борьбы значительная часть автотранспорта была переключена на военные перевозки или мобилизована в Красную Армию. В г. Ульяновске до войны насчитывалось 349 автомашин. В Армию было передано около 300 автомобилей. Городская автомобильная база в январе 1942 г. имела всего 10 автомашин и 3 автобуса, которыми обслуживали госпитали, эвакуированных граждан. У коммунальных служб города осталось 15 автомашин, а городской трест столовых вообще лишился транспорта [2, С. 8].

Мобилизация автомобилей на нужды обороны происходила постоянно в течение войны. По этой причине число автомашин в г. Мелекесе сократилось с шестидесяти шести в мае 1942 г. до тридцати семи в августе 1943 г. [3, Л.1, 63]

Оставшиеся машины в автопарках городов Среднего Поволжья находились в плохом состоянии. В Пензенской и Кузнецкой автотранспортных конторах, из имеющихся в 1944 г. пятидесяти семи автомашин, только двадцать семь считались рабочими. Из числа нерабочих машин пятнадцать нуждались в капитальном ремонте, а остальные пол-

ностью разукомплектованы и приведены в негодность [4, Л.38].

Проблема с обеспечением городского хозяйства и населения автотранспортом оставалась нерешенной до конца войны. Например, в 1945 г. Кузнецкий горком просил центральные власти выделить для бесперебойного обслуживания городских промышленных предприятий и жителей 69 автомашин [5, Л. 79].

Трудности в работе городского автотранспорта сказались на резком сокращении пассажирских перевозок. В Пензенской области пассажирскими перевозками занималось 25 автобусов в г. Пенза и 20 — в г. Кузнецке. В 1945 г. в Пензе осталось 7 автобусов, в Кузнецке — 5. Причем, в 1944–1945 гг. в движении находилось один-два автобуса. Если в 1940 г. в Пензе было перевезено 1418,8 тыс. пассажиров, то в 1945 г. — 425,3 тыс. человек [6, Л.45].

Ульяновск до войны был практически лишен общественного транспорта. Действовал лишь один автобусный маршрут, «Центр — Железнодорожный вокзал», который обслуживали четыре автобуса. С началом Великой Отечественной войны маршрут был закрыт, и только в 1943 г. по нему возобновилось движение [7, С. 5, 26]. Перевозкой городских жителей занималось и такси. Но в Ульяновске и Кузнецке оно прекратило работу. А в Пензе количество такси сократилось с шести до трех [8, Л. 45].

Особо остро проблема с внутригородскими пассажирскими перевозками встала перед партийными и советскими органами г. Куйбышева, территория и население которого за годы войны намного выросли. Жилищные и промышленные районы города оказались разбросаны на значительной площади. Рабочим порой приходилось добираться до места работы за 10–18 километров. Поэтому внутригородской транспорт являлся одним из основных звеньев городского хозяйства, от его бесперебойной работы в значительной степени зависела нормальная жизнь в городе.

До войны в городе было 40 автобусов и несколько автобусных маршрутов которые обслуживали лишь наиболее крупные предприятия. В годы войны автобусное движение в Куйбышеве практически прекратилось. Пассажирские перевозки осуществлял куйбышевский трамвай. В связи с постройкой новых районов, увеличилась протяженность трамвайного пути в однолинейном исчислении с 51,7 км на 1 января 1941 г. до 68,8 км на 1 января 1942 г. Это произошло в основном за счет открытия новой Безымянской линии, протяженностью 18,4 км. В целом же, состояние трамвайных путей уже в 1942 г. оценивалось как аварийное. Они были построены, в основном, в 1914 году, имели слабое песчаное основание, сильно заиленное. Из общего количества 74,3 тыс. штук шпал,

подлежали замене — 53 тыс. штук. Около 14 километров рельс, также, нуждались в замене, ввиду чрезмерного износа [9, Л. 3, 17].

По подсчетам руководителей трамвайного депо, для обеспечения населения города в пассажирских перевозках, требовалось выпускать на линию 270 вагонов. Однако, количество трамвайных вагонов в городе сократилось в связи с износом и авариями с 215 в 1942 г. до 190 в 1943 г. [10, Л. 1]

Власти г. Куйбышева предприняли ряд мер для налаживания бесперебойной работы городского трамвая. В 1944 г. на Безымянскую группу авиационных заводов были возложены обязанности по изготовлению запасных частей и ремонту трамвайных вагонов. Для поощрения передовиков выдавались денежные премии, специальные почетные грамоты. Коллектив вагоноремонтного депо в 1944 г. неоднократно награждался переходящим Красным Знаменем горкома ВКП (б) за перевыполнение плана по ремонту вагонов. Кроме того, лучшим рабочим-стахановцам — т. Дюминову, Воронину, Платонову — было присвоено звание знатного слесаря [11, Л. 5 об].

В 1944–1945 гг. работа куйбышевского трамвая значительно улучшилась. В 1-м квартале 1944 г. среднесуточный выпуск вагонов на линию был 65,8 вагонов, в 4-м квартале — уже 68,8, а во 2-м квартале 1945 г. — 75,1 вагон. Число перевезенных в 1944 г. было на 2 миллиона человек больше, чем в 1943 г. [12, Л.5]

В годы войны в Куйбышеве появился и новый пассажирский транспорт. 24 октября 1942 г. Совет Народных Комиссаров СССР принял распоряжение о строительстве в городе троллейбусной линии Куйбышев — Безымянка. В конце 1943 г. по маршруту прошли первые троллейбусы. Их роль в обеспечении пассажирскими перевозками была еще весьма ограниченной. Маршрут «Вокзал — площадь Революции» обслуживало 2–3 троллейбуса. За 1944 год было перевезено 667,3 тыс. человек [13, Л.10].

Бытовое обслуживание городского населения в немалой степени зависело от сохранности в условиях войны коммунального хозяйства (водопроводов, канализаций, бань, прачечных). Из 12 городов Среднего Поволжья до войны коммунальным водопроводом были оборудованы — 8, канализацией — 4 [14].

В военные годы ухудшились работа и состояние водопроводов и канализаций средневожских городов. Это было связано с уменьшением средств на ремонт, с уходом квалифицированных рабочих на фронт. Городские водопроводы, построенные еще в досоветское время, не справлялись с задачей обслуживания промышленных объектов и населения.

В Куйбышеве в 1941 г. городская водопроводная сеть подавала половину нормы воды на человека [15, Л.20]. В связи с размещением и строительством промышленных предприятий и ростом населения потребности в водоснабжении росли, а возможности улучшить работу водопроводных сетей были крайне ограниченными.

Например, в г. Ульяновске производственные мощности городского водопровода позволяли подавать 8400 куб. метров воды в сутки, а потребность доходила до 10000 куб. метров.

На протяжении всего военного времени городские власти, стремясь удовлетворить потребности населения в водоснабжении, расширяли по мере возможностей водопроводную сеть. Однако, строительство в крупных масштабах, велось только в г. Куйбышеве, где была увеличена общая протяженность водопроводов с 14 км в 1940 г. до 35 км на 1 января 1945 г., вследствие чего подача воды в сеть увеличилась с 17685 тыс. куб. метров до 44081 тыс. куб. метров [16, Л. 64, 65].

Горожане, сознавая необходимость поддержания коммунального городского хозяйства в порядке, по мере возможностей помогали коммунальным предприятиям. В 1943 г. в Чапаевске с помощью населения был построен водопровод протяженностью полтора километра. Чапаевские заводы № 15 и № 309 построили дополнительно еще километр водопровода [17, Л. 11]. С двух до трех с половиной километров, благодаря содействию населения, увеличились водопроводные сети г. Нижний Ломов [18, Л. 44, 45].

В Пензе городской водопровод до 1944 г. был в запущенном состоянии и из года в год уменьшал отпуск воды потребителям. Только в 1944 г., в рамках постановления Совнаркома СССР от 6 февраля 1944 г. по улучшению коммунального хозяйства в г. Пенза, был проведен капитальный ремонт. К водопроводу присоединены 556 владений с населением 35–40 тыс. человек, введены в действие новые насосные агрегаты на насосно-компрессорных станциях. Однако, плановая мощность — 10,5 тыс. куб. метров воды в сутки достигнута не была, фактически подавалось 8200 куб. метров [19, Л. 12].

Следует отметить, что, несмотря на старания властей и коммунальных служб, водопотребление горожан было ниже соответствующей нормы. В г. Пенза при норме 30 литров в сутки на одного человека, получалось в 1944 г. 17,1 литра в сутки [20, Л. 176]. Ульяновский горсовет в конце 1944 г. отмечал, что состояние сети коммунального водопровода неудовлетворительно, из 50 водопроводных колонок постоянно не работают 7–8, из-за недостатка воды в сети. Высоко расположенные части города воды не имеют, а водоразборные колонки этой части не работают с 1941 г. и населению приходится далеко ходить за водой [21, Л. 66].

В небольших городах региона ни строительства, ни ремонта водопроводов не происходило. В некоторых городских поселениях из-за технических поломок и изношенности оборудования произошло сокращение водопроводных сетей: в Сердобске с 9,8 км в 1940 г. до 7,6 км в 1945 г.; в Беднодемьяновске — с 6 км до 2,6 км [22, Л. 44, 45].

Для бытовых нужд горожане нашли свой выход — рыли колодцы во дворах, а срубы для них делали из досок, снятых с заборов.

Для поддержания крупных городов Средневолжского региона в надлежащем санитарном порядке и чистоте требовалось обеспечить нормальное функционирование канализационных сетей. Значительное увеличение канализации произошло в г. Куйбышеве. Общая протяженность главных коллекторов увеличилась с 9 км в 1940 г. до 16 км в 1944 г. К канализации были подключены и многие дома — новостройки в Кировском и других районах. Пропуск сточных вод вырос более чем в 2 раза, с 9200 тыс. куб. метров в 1940 г. до 21262 тыс. куб. метров в 1944 г. [23, Л. 66]

Куйбышев, к сожалению, был единственным городом, где уделялось большое внимание развитию водопроводно-канализационного хозяйства. В других городах канализационные сети находились в запущенном состоянии. Городские партийные и советские органы власти постоянно требовали от коммунальных служб увеличения объема работ канализационных систем, совершенно не заботясь об их ремонте и технической реконструкции. В итоге, эта отрасль городского хозяйства оказалась в еще более худшем положении, чем до войны. Ульяновская канализация, протяженностью около 20 км, с пропускной способностью 7200 куб. метров в сутки, в конце войны пропускала 1360 куб. метров в сутки или 18,7%. Из 8381 домов г. Ульяновска канализировано было 215, что составляло 2,5% от общего количества домов [24, Л. 3]. В Пензе произошло небольшое увеличение канализационной сети с 9,95 км в 1940 г. до 11 км в 1944 г., пропуск сточных вод вырос с 80,7 тыс. куб/м до 492,9 куб/м. Но, как отмечалось на XIII городской партконференции, техническое состояние канализации было плохое: «...многие улицы города залиты нечистотами, которые распространяют инфекции и зловоние» [25].

Неблагополучно обстояло дело и с очисткой городов. Управление очистки г. Куйбышева за годы войны ни разу не выполнило план работ, в связи с отсутствием транспорта и недокомплектом рабочих, невниманием местных властей к нуждам этой организации. В 1940 г. гужевой обоз управления очистки насчитывал 145 рабочих лошадей, в 1943 г. их число сократилось до 77, а в следующем до 47. Число автоцистерн и мусоровозов уменьшилось с 37 в 1940 г. до 13 в 1944 г. Вместо 360 метельщиц в 1944 г. работало 12 [26, Л. 11,12].

В докладе о состоянии коммунального хозяйства на XIII Пензенской городской партийной конференции в 1944 г. отмечалось, что трест очистки развален и бездействует. Он имел всего лишь 6 человек рабочих, одну автомашину и 22 лошади. Такая оснащенность не могла обеспечить очистку города от нечистот. В 1944 г. план был выполнен только на 6% [27, Л. 40]. В том же докладе рисуется очень негативная картина облика Пензы: «... все дворы города, включая и центральные улицы, залиты нечистотами, в некоторых домах они выливаются прямо на тротуары. ... Почти все городские уборные или помойные ямы находятся в полуразрушенном состоянии. ..., а отсюда, почти все дворы города заняты нечистотами» [28, Л. 40].

Городские власти пытались проводить воскресники, месячники по очистке городов. Работа проводилась исключительно силами и средствами общественности. В Пензе весной 1944 г. очищено 844 двора, 672 уборных, 527 помойных ям. Однако, санитарное состояние города в дальнейшем вновь ухудшилось [29, Л. 9].

Очень слабо было материально обеспечено банно-прачечное хозяйство. До войны в городах Среднего Поволжья работало 22 коммунальных бани [30]. Наибольшее количество бань было в крупных промышленных городах: Куйбышеве — 6; Ульяновске — 4; Пензе — 3; Кузнецке — 2; в остальных городах — по одной. За годы войны, из-за поломок зданий и оборудования, некоторые из них прекратили работу. На 1944 г. в средневожских городах насчитывалось 16 коммунальных бань [31]. Коммунальных прачечных в начале войны насчитывалось — 5. В городах Куйбышеве, Пензе, Кузнецке, Сердобске, Ульяновске. В 1943 г. было открыто еще по одной в Сызрани и Куйбышеве [32].

В условиях военного времени работа банно-прачечного хозяйства проходила с большими перебоями. Отсутствие топлива, электричества, частые поломки приводили к тому, что бани и прачечные неделями и месяцами простаивали. В г. Пенза баня № 1 за 1943 г. не работала 96 дней, за 1944 г. — 153 дня, то есть, почти полгода. Баня № 3 в 1943 г. не работала 162 дня, в 1944 г. — 214 дней, то есть, 3/4 года [33, Л. 46, 47]. В Куйбышеве бани в 1940 г. пропустили 5200 тыс. посетителей, в 1944 г. оставшиеся 4 бани обслужили 1919,1 тыс. человек. Во многих банях не было электрических лампочек, отсутствовало освещение, недокомплект обслуживающего персонала составлял 55,9% [34, Л. 18].

Кроме коммунальных бань в городах были и ведомственные, но в их работе были такие же трудности. В Ульяновске, кроме четырех коммунальных бань на 480 мест, были бани при крупных промышленных предприятиях на 300 мест, которые в месяц должны пропускать 120 тыс. человек. Но даже при интенсивной работе всех бань города, пропускная способность выражалась в 320 тыс. промы-

вок, это позволяло обслужить одного жителя два раза в месяц, что было явно недостаточно [35, Л. 5].

Посетители вынуждены были простаивать многочасовые очереди, сталкивались с грубостью персонала, отсутствием горячей или холодной воды и другими трудностями. Жительница г. Ульяновска Ирина Лебедева вспоминала: «Позавчера у меня был «поход в баню». Ждала в очереди более двух часов. Когда заветная дверь была рядом, объявили: нет холодной воды. Рядом в колонке она есть, а в бане нет. Все пошли с тазами за снегом. Так и мылись: снег, лед в одном тазу — горячая вода в другом. Тазы с собой принесли из дома» [36, С. 23]. В газете «Сталинское знамя» от 26 мая 1944 г., один из посетителей писал: «Не разу не было, что бы в пензенской бане № 1 можно было вымыться благополучно... Если в бане есть дрова, то как правило нет света. Есть свет, нет дров. Но вот вам повезло. Баня топится, все купили билеты, разделись, намылились. И тут выясняется, что из кранов течет один кипяток, или хлещет только холодная вода. 20 мая в 9 часов вечера я пришел в баню... В раздевалке горела электролампочка. В мыльной не оказалось ни одной. Люди мылись в совершенной темноте, ошупью разыскивая краны, сталкивались друг с другом, теряли мыло».

Отсутствие топлива и горячей воды, выход из строя оборудования, сокращали время работы коммунальных прачечных. В Куйбышеве работа прачечных в 1943 г. проходила исключительно плохо. При установленной пропускной способности 390 тонн в год, общее количество пропущенного белья составило за год 290,3 тонны. Вместо положенных 356 дней, прачечные работали 278,7 [37, Л. 2]. В г. Сызрань коммунальная прачечная в 1944 г. выполнила годовой план на 32,5%. Руководители объясняли причины срыва отсутствием транспорта и топлива [38, Л. 9]. К сожалению, такое положение в банно-прачечном хозяйстве сохранялось до конца войны.

Итак, в годы Великой Отечественной войны социально-бытовая инфраструктура средневожских городов преимущественно подчинялась производственно-отраслевым ведомственным интересам, в результате чего оказалась вторичной, финансируемой по остаточному принципу.

В этот период была нарушена устойчивая работа объектов коммунального назначения. Хозяйственно-бытовые услуги, хоть и охватывали различные сферы жизни городского населения, развиты были недостаточно. Неблагоприятно обстояло дело с благоустройством и очисткой городов, что привело к ухудшению санитарно-эпидемического состояния.

Но центральные и местные городские власти пытались бороться с этими недостатками. Ремонт водопроводных и канализационных систем, домов производился.

Основные работы по благоустройству средневоложских городов проводились с помощью сил и средств простых горожан в рамках месячников, воскресников, декадников. К сожалению, эти мероприятия носили одноразовый характер, а поддержание городов в надлежащем порядке требовало систематической и непрерывной работы. Однако, в тех суровых военных условиях это было невозможно. Практически все средства и усилия городские власти направили на развитие

отраслей народного хозяйства, работавших для нужд обороной промышленности страны. Поэтому основная масса горожан, вовлеченных в тяжелый труд по производству различных видов продукции для вооруженных сил, не могла своими силами улучшить собственное бытовое положение. Но осознание того, что их усилия направлены на достижение необходимой победы над врагом, помогали им жить и трудиться в самых тяжелых условиях.

ЛИТЕРАТУРА

1. Зинич М. С. Будни военного лихолетья. М., 1995.
2. Ефимов Ю. Д., Лосева В. И. Ульяновск и Ульяновская область в годы Великой отечественной войны 1941–1945. Ульяновск. 1995.
3. Государственный архив Ульяновской области (далее — ГАУО). Ф. Р-3713. оп. 1. Д. 86.
4. Отдел фондов общественно-политических организаций государственного архива Пензенской области (далее — ОФОПО ГАПО). Ф. 148. Оп. 1. Д. 1210.
5. ОФОПО ГАПО. Ф. 274. Оп. 1. Д. 258.
6. Государственный архив Пензенской области (далее — ГАПО). Ф. Р-2377. Оп. 1. Д. 63.
7. Ефимов Ю. Д., Лосева В. И. Ульяновск и Ульяновская область в годы Великой отечественной войны 1941–1945. Ульяновск. 1995.
8. ГАПО. Ф. Р-2377. Оп. 1. Д. 63.
9. Государственный архив Самарской области (далее — ГАСО). Ф. Р-2195. Оп. 2. Д. 40.
10. ГАСО. Л. 2; Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 144. Л. 3; Д. 169.
11. ГАСО. Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 191.
12. ГАСО. Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 191.
13. ГАСО. Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 183.
14. Подсчитано по: ГАСО. Ф. Р-2521. Оп. 1. Д. 75. Л. 55; Оп. 7. Д. 208. Л. 52, 79; ГАПО. Ф. Р-2377. Оп. 11. Д. 53. Л. 45.
15. ГАСО. Ф. Р-2195. Оп. 2. Д. 42.
16. ГАСО. Ф. Р-2521. Оп. 1. Д. 75.
17. Государственный архив социально-политической истории Самарской области (далее — СО ГАСПИ). Ф. 46. Оп. 1. Д. 169.
18. ГАПО. Ф. Р-2377. Оп. 1. Д. 63.
19. Государственный архив Российской Федерации (далее — ГАРФ). Ф. А-259. Оп. 6. Д. 882.
20. ОФОПО ГАПО. Ф. 37. Оп. 1. Д. 744.
21. ГАУО. Ф. Р-634. Оп. 1. Д. 1912.
22. ГАПО. Ф. Р-2377. Оп. 1. Д. 63.
23. ГАСО. Ф. Р-2521. Оп. 1. Д. 75.
24. Государственный архив новейшей истории Ульяновской области (далее — ГАНИ УО). Ф. 13. Оп. 4. Д. 260.
25. ГАПО. Ф. Р-2377. Оп. 1. Д. 63. Л. 44–45; ОФОПО ГАПО. Ф. 37. Оп. 1. Д. 990. Л. 41.
26. ГАСО. Ф. Р-3456. Оп. 2. Д. 2. Л. 4; Д. 28.
27. ОФОПО ГАПО. Ф. 37. Оп. 1. Д. 744. Л. 177; Д. 990.
28. ОФОПО ГАПО. Ф. 37. Оп. 1. Д. 990.
29. ГАРФ. Ф. А-259. Оп. 6. Д. 882.
30. ГАСО. Ф. Р-2521. Оп. 1. Д. 75. Л. 67; Ефимов Ю. Д., Лосева В. И. Указ. соч. С. 5; ГАУО. Ф. Р-3713. Оп. 1. Д. 75. Л. 1; ГАПО. Ф. Р-2377. Оп. 1. Д. 63. Л. 46–47.
31. ГАСО. Ф. Р-2521. Оп. 1. Д. 75. Л. 67; ГАУО. Ф. Р-634. Оп. 1. Д. 1912. Л. 68; ГАПО. Ф. Р-2377. Оп. 1. Д. 63. Л. 46–47.
32. ГАСО. Ф. Р-2521. Оп. 1. Д. 75. Л. 68; ГАПО. Ф. Р-2377. Оп. 1. Д. 63. Л. 46.
33. ГАПО. Ф. Р-2377. Оп. 1. Д. 63.
34. ГАСО. Ф. Р-3456. Оп. 2. Д. 28.
35. ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 4. Д. 260.
36. Дневник Ирины Лебедевой // Мономах. № 3 (14). Ульяновск, 1988.
37. ГАСО. Ф. Р-3456. Оп. 2. Д. 2.
38. ГАСО. Ф. Р-2330. Оп. 3. Д. 78.