

Оригинальная статья / Original article

<https://doi.org/10.21869/2223-1501-2023-13-3-220-231>**Жилищно-бытовая повседневность курских железнодорожников в 1920-1930-е годы****Р. В. Коровин¹** ✉¹Юго-Западный государственный университет

ул. 50 лет Октября, д. 94, г. Курск 305040, Российская Федерация

✉ e-mail: rvkorovin@yandex.ru

Резюме

Актуальность заявленной темы заключается в необходимости совершенствования социальной политики государства и крупных корпораций, направленной на создание благоприятных условий труда и отдыха работников, позволяющих обеспечить максимально эффективное выполнение ими профессиональных обязанностей. Обобщение опыта обеспечения жильем железнодорожников в исторической ретроспективе ориентирует на успешное решение возникающих сегодня проблем. Отсутствие специализированных исследований по заявленной теме предоставляет возможность восполнить пробелы в отражении социально-экономической истории России и региона в первой половине XX века.

Цель исследования – на основе архивных источников и опубликованных работ охарактеризовать жилищно-бытовые условия курских железнодорожников в 1920-1930-е годы.

Задачи: на основе выявленных источников отразить вопросы обеспечения железнодорожников жильем; отметить роль органов власти и общественных организаций в создании достойных бытовых условий для работников транспорта; определить особенности предоставления коммунальных услуг курским железнодорожникам.

Методология. В основу исследования были положены принципы объективности и историзма. Для решения поставленных задач автором использовались методы: историко-генетический, историко-системный, историко-сравнительный, типологический, ретроспективный.

Результаты. Исследование жилищно-бытовых условий железнодорожников позволило дать развернутую характеристику одного из ключевых факторов организации трудовой деятельности работников, связанных с выполнением важной государственной функции по транспортировке пассажиров и грузов по территории страны и за ее пределы.

Выводы. Существенное увеличение объемов жилищного строительства в 1920-1930-е годы на Курском железнодорожном узле, улучшение жилищно-бытовых условий семей железнодорожников, несомненно, положительно отражались на производственной и социально-политической активности работников железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: Курский железнодорожный узел; жилищное строительство; бытовые условия; во-дopровод; освещение; кооператив.

Конфликт интересов: Автор декларирует отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией настоящей статьи.

Для цитирования: Коровин Р. В. Жилищно-бытовая повседневность курских железнодорожников в 1920-1930-е годы // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2023. Т. 13, № 3. С. 220–231. <https://doi.org/10.21869/2223-1501-2023-13-3-220-231>.

Поступила в редакцию 02.05.2023

Принята к публикации 30.05.2023

Опубликована 30.06.2023

Everyday Life of Kursk Railway Workers in the 1920s-1930s

Roman V. Korovin¹ ✉

¹Southwest State University
50 let Oktyabrya Str. 94, Kursk 305040, Russian Federation

✉ e-mail: rvkorovin@yandex.ru

Abstract

The **relevance** of the stated topic lies in the need to improve the social policy of the state and large corporations aimed at creating favorable working and leisure conditions for employees, allowing them to perform their professional duties as efficiently as possible. Generalization of the experience of providing housing for railway workers in historical retrospect focuses on the successful solution of the problems that arise today. The lack of specialized research on the stated topic provides an opportunity to fill in the gaps in the reflection of the socio-economic history of Russia and the region in the first half of the twentieth century.

The **purpose** of the study is to characterize the living conditions of Kursk railway workers in the 1920s and 1930s on the basis of archival sources and published works.

Objectives: on the basis of the identified sources to reflect the issues of providing railwaymen with housing; to note the role of authorities and public organizations in creating decent living conditions for transport workers; to determine the specifics of providing public services to Kursk railwaymen.

Methodology. The research was based on the principles of objectivity and historicism. To solve the tasks set by the author, the methods of historical-genetic, historical-systemic, historical-comparative, typological, retrospective were used.

Results. The study of housing and living conditions of railway workers allowed us to give a detailed description of one of the key factors in the organization of labor activity of employees associated with the performance of an important state function for the transportation of passengers and cargo across the country and beyond.

Conclusions. A significant increase in the volume of housing construction in the 1920s-1930s at the Kursk railway junction, the improvement of housing and living conditions of railway workers' families undoubtedly had a positive impact on the industrial and socio-political activity of railway transport workers.

Keywords: Kursk railway junction; housing construction; living conditions; water supply; lighting, cooperative.

Conflict of interest: The Author declare the absence of obvious and potential conflicts of interest related to the publication of this article.

For citation: Korovin R. V. Everyday Life of Kursk Railway Workers in the 1920s-1930s. *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya i pravo* = *Proceedings of the Southwest State University. Series: History and Law*. 2023; 13(3): 220–231. (In Russ.) <https://doi.org/10.21869/2223-1501-2023-13-3-220-231>.

Received 02.05.2023

Accepted 30.05.2023

Published 30.06.2023

Введение

Жилищно-бытовая повседневность работников железнодорожного транспорта вызывает особый исследовательский интерес. Раскрыть условия жизни железнодорожников невозможно только посредством изучения документальных источников. Важное значение имеют воспоминания самих сотрудников транспортных организаций, чей труд осуществлялся в особых условиях ненорми-

рованного рабочего дня, разъездного характера работы, зависимости от природно-климатической среды.

Особенности условий жизни и быта железнодорожников, связанных с разбросанностью линейных подразделений транспорта, круглосуточной работой представителей многих специальностей по обеспечению перевозок, вызывали необходимость иметь собственный жилищный фонд в структуре НКПС. Это

нашло отражение в выделении специальных структур жилищно-коммунального хозяйства в сфере деятельности железных дорог.

Методология

В основу исследования были положены принципы объективности и историзма, предполагающие беспристрастный анализ разностороннего комплекса источников, выявление как позитивных, так и негативных аспектов рассматриваемого в развитии явления. Для решения поставленных задач автором использовались методы: историко-генетический, который позволил последовательно выявить изменения жилищно-бытовых условий курских железнодорожников; историко-системный, представляющий исследуемую проблему как часть исторического процесса, взаимосвязанную с другими социальными явлениями и тенденциями; историко-сравнительный, способствующий сопоставлению различных аспектов изучаемого явления во времени и в пространстве; типологический, позволяющий классифицировать характерные черты бытовой повседневности; ретроспективный, предполагающий восстановление картины повседневной жизни прошлого.

Результаты и их обсуждение

К середине 1920-х гг. жилищное строительство на железнодорожном транспорте могло осуществляться лишь в ограниченных размерах, как правило, только для командного состава и квалифицированных работников (начальников станций, депо, участков и дистанций пути, а также машинистов, телеграфистов и др.). На станциях в тот период обычно возводились небольшие поселки, представленные типовыми деревянными домами с хозяйственными постройками. Многие так называемые «дистанционные» дома, включая их планировку, бытовые удобства и наличие приусадебных участков продолжали находиться в пользовании железнодорожников и членов их

семей, вплоть до конца 70-х годов XX столетия [1, с. 134].

Для ответственных работников путевого хозяйства (дорожные мастера, бригадиры) и службы связи на перегонах строились казармы или полуказармы, рассчитанные на несколько семей. Несмотря на то, что казармы не были приспособлены для постоянного семейного проживания, в них жильцы продолжали обитать долгие годы. Главным недостатком таких жилых помещений было несоответствие воздушного пространства помещения и числа проживавших людей, не удовлетворявшее даже самым скромным требованиям гигиены. Так, на Московско-Курской и Северо-Донецкой железных дорогах в начале 1920-х гг. на одного человека приходилось не более 4 кв. метров жилой площади [2, с. 83, 87].

Как удавалось установить в своих исследованиях доктору исторических наук А. С. Сенину, к началу 1920-х гг. расходы железнодорожников на жилье сократились до 2,9% зарплаты (в сравнении с 1917 г., когда этот показатель составлял 24%). Расходы на оплату топлива, наоборот, возросли почти на 15% и составили 13,7% семейного бюджета [3, с. 410].

Не в лучшем состоянии находились и индивидуальные дома железнодорожников. Так, большая часть рабочих и служащих Курского железнодорожного узла проживала в одноэтажных домах, не имевших бытовых удобств, построенных еще во второй половине XIX в.

Основной жилой массив Ямской слободы не был обеспечен канализацией, не имелось благоустроенных пешеходных дорожек и тротуаров. В весенние и осенние месяцы года улицы представляли собой трудно преодолеваемые площади раскисшей грязи, по которым с трудом могли проезжать даже конные повозки [4, с. 10, 16].

Как вспоминал ветеран транспорта С. И. Супрун (1898–1973), в Ямской слободе Курска фасады домов в ночное вре-

мя не освещались. На всех улицах, где проживали железнодорожники, стояла вечерняя темнота. Усилия Ямского райсовета по установке в ночное время на каждом доме керосиновых фонарей приводили лишь к частым пожарам. Это обстоятельство вызывало многочисленные жалобы от жителей слободы. Но председатель райсовета Н. И. Масленников не спешил отменять свое решение. «Он считал, что отсутствие электрического освещения улиц восполнится светом развешенных фонарей. А причину пожаров легко устранить усилением надзора за ними, – отмечал С. И. Супрун, – комсомольцы Курского узла высмеяли незадачливого администратора в выпуске устной сатирической газеты “Кувалда”. После публично прозвучавшей критики “Затея” с керосиновыми фонарями была предана забвению» [5, с. 103].

К сожалению, такое положение с освещением улиц Ямской слободы (с 1932 г. – Ямского района гор. Курска) сохранялось долгие годы. Так, в мае 1938 г. на 3-й Кировской районной партийной конференции в выступлениях делегатов подчеркивалось, что на ул. Интернациональной, М. Горького (с 1939 г. – ул. Маяковского) практически не функционировало ночное освещение, на многих домах не были установлены таблички с указаниями номера дома и фамилии его владельца (хотя жителям их заранее заплатили за заказ подобных указателей) [6, л. 1–2].

В годы предвоенных пятилеток благодаря принятым руководством НКПС мерам условия быта железнодорожников постепенно стали улучшаться. Руководство НКПС и профсоюзные организации транспорта уделяли тогда повышенное внимание жилищно-коммунальному хозяйству дорог.

В соответствии с приказом НКПС № 636 от 27 марта 1924 г., руководством Наркомата и ЦК профсоюза железнодорожников намечались первоочередные

задачи по активизации жилищного строительства на транспорте [7, с. 271].

Важную роль в обеспечении жильем железнодорожников сыграли Положение о жилищной кооперации, утвержденное ЦК ВКП(б) и СНК Союза СССР 19 августа 1924 г., и Положение о фондах улучшения быта рабочих и служащих, утвержденное ЦИК и СНК СССР 27 июня 1928 г. [8, с. 519]

Благодаря принятым мерам к концу 1934 г. жилой фонд на железнодорожном транспорте увеличился в сравнении с 1930 г. на 17,6% и составил 6,8 млн кв. метров. В ведомственных домах тогда проживало почти 349 тыс. человек. Тем не менее до 40% рабочих и служащих, связанных с движениями поездов, еще не имели жилой площади поблизости от своего места работы. Это особенно было характерно для рядового и младшего начальствующего состава служб движения и связи. Только 25% кадровых железнодорожников были обеспечены квартирами в многоквартирных домах НКПС [9, с. 89; 10, с. 226].

Но особо проблемным вопросом оставалось обеспечение жильем работников создаваемых с апреля 1936 г. путевых машинных станций (ПМС). Поскольку ПМС изначально организовывались как передвижные формирования, их работникам «по положению» предусматривалось жить «на колесах» – в товарных вагонах-теплушках [11, с. 13], не обеспеченных элементарными бытовыми удобствами.

Наиболее эффективным способом решения проблемы обеспечения жильем, использованным в массовом строительстве на железнодорожном транспорте, стало создание жилищно-строительных кооперативных товариществ (СЖКТ). Они создавались из числа добровольно объединявшихся железнодорожников различных специальностей.

В 1924 г. на землях, располагавшихся к юго-востоку от железнодорожного узла, объединенный жилищно-строительный кооператив товарищества служащих

станции Курск-I и Курск-II Московско-Курской и Московско-Киево-Воронежской железных дорог развернул строительство нового жилого поселка [5, с. 103]. Начавшееся строительство было обосновано близким расположением к месту службы жильцов и наличием здесь железнодорожных инженерных коммуникаций: водопроводной магистрали и электросетей, узловой электростанции.

Кварталы строящегося поселка планировались двух типов: 60х40 и 60х100 саженей. В центре поселка намечалось сформировать базарную площадь с учетом удобного подъезда крестьянских возов. На особой площади планировалось построить клуб и высадить общественный сад. Рядом с клубом предполагалось строить школу и спортивный стадион [12, с. 95].

Зимой 1926 г. первые поселенцы поселка, получившего после смерти В. И. Ленина наименование Владимирский, заселили 7 новых домов. Они представляли строения общей площадью более 80 кв. метров: по две квартиры с обособленными входами. Дома строились на шлакоблочном основании (цоколе) из сосновых бревен, оштукатуренных снаружи.

В 1927 г. строители передали жильцам еще 22 дома, приступив к закладке еще 8 жилых домов с надворными постройками. К 1928 г. в поселке были сформированы три продольных улицы: Союзная, Республиканская и Социалистическая, и 5 поперечных: Л. Толстого (с 1939 г. – ул. Кагановича), Ухтомского, Красное Знамя, Герцена и Волкова.

Большинство улиц получили названия, соответствующие господствовавшей в то время революционной тематике. Так, улица Ухтомского получила наименование в память машиниста депо Москва-Казанская А. В. Ухтомского (1876–1905), расстрелянного царскими карателями, который вывез из Москвы состав с дружинниками – участниками боев на Красной Пресне в декабре 1905 г. Улица Волкова была названа именем комсомольско-

го активиста Ямской слободы, кочегара крейсера «Аврора» М. В. Волкова, умершего после службы в 1924 г. [13, с. 60–61; 14, л. 241–243]

По воспоминаниям жительниц бывшего Владимирского поселка А. М. Плеховой, М. В. Баранищевой, М. А. Паршиковой, А. В. Шубиной, улицы были прямыми, широкими, зелеными от обилия трав и кустарников. Несколько позднее появились тротуарные дорожки, засыпанные шлаком, оставшимся от сгорания угля в паровозных топках.

В 1930 г. на ул. Ухтомского, Красное Знамя, Герцена были высажены тополя [15, л. 93]. К концу 1930-х гг. на Владимирском поселке имелось 72 дома (по 2 квартиры в каждом) [16, л. 9].

Сохранились обрывочные сведения об организационной и финансовой деятельности Владимирского ЖСКТ. Так, в кооперативе количество пайщиков на 1 октября 1926 г. составляло 215 человек, к октябрю 1928 г. их число увеличилось до 231 человека [17, л. 52].

Общий паевой капитал общества достиг 45 386 рублей (т. е. увеличился более чем в 3 раза по сравнению с 1926 г.). Увеличение суммарного капитала происходило путем ежегодного прироста взносов на строительство жилых домов. Так, в 1927 г. размер паевых взносов увеличился на 7% (по сравнению с 1926 г.), а в 1928 г. – уже на 45%. По мнению руководства Владимирского жилищного товарищества, это позволило бы в 1928–1929 гг. развернуть сооружение многоквартирных домов с улучшенными удобствами. Но на самом деле это приводило к оттоку числа пайщиков и уменьшению финансового состояния кооператива на 10 000 рублей [17, л. 53].

Такая позиция руководства общества вызывало критику партийных и профсоюзных организаций Курского железнодорожного узла. Например, выступая на XVIII губернской партийной конференции (ноябрь 1927 г.), начальник общей части коммерческого отдела Управления

МКВ ж.д. В. В. Звонарёв отмечал, что «есть Владимирский железнодорожный кооператив. Если спросить у железнодорожников, то они скажут, что туда попадают бывшие рабочие и служащие, получающие приличную ставку и могущие сразу внести ссуду в сумме 300–400 рублей. Служащие, получающие пособие в 40 рублей, и должны платить за строящуюся квартиру 12–14 рублей, записаться в кооператив не могут...» [18, л. 150; 19, л. 7].

Выступая на IX Ямской районной партийной конференции (май 1929 г.), бригадир вагонного участка паровозного депо Курск-I И. И. Долженко заявил: «Многие из жилкооператива уходят потому, что туда легко поступить только людям, имеющим значительный заработок». Он призвал руководителей Ямского РК ВКП(б) добиваться снижения оплаты по строительству жилья [17, л. 53]. Его поддержал заведующий отделом агитации и пропаганды райкома партии С. М. Дурнев (Джамбровский). Он заметил, что «квартирному вопросу жилищного строительства мало уделяют внимания райисполком и райком партии» [17, л. 13].

Несколько неожиданно, с позиций партийного диктата и неприятия самостоятельности действий жилищно-строительного общества, прозвучало на конференции выступление секретаря Ямского РК ВКП(б) Я. Я. Тупина. «Райком партии неоднократно оказывал поддержку Владимирскому жилищному обществу. Товарищество в финансовом отношении значительно окрепло... но количество членов жилкооперации не увеличивается. Мы считаем недопустимым, когда определенные товарищи стремятся к развешиванию строительства индивидуальных домов. Мы дали директиву о том, что всякая постройка нового дома или аренда, которая часто практикуется, не должна проводиться без разрешения партийной организации» [17, л. 33].

Я. Я. Тупин далее развил мысль о том, что «если данному товариществу действительно необходимо приобрести свой домик, ...тогда партийная организация ему разрешит. В противном случае всякое стремление к выходу из жилкооперации, всякое желание построить свой дом, не должно допускаться. Такая директива доведена до всех партийных ячеек...» [17, л. 34].

24 января 1931 г. бюро парткома Курского железнодорожного узла (секретарь – С. В. Васин) рекомендовал Владимирскому ЖСК постройку комбинированных домов, учитывая, что резкий переход к домам-коммунам явно преждевременен [15, л. 21].

Такая позиция Ямского райкома ВКП(б) и парткома узла вносила дезорганизацию в повседневную деятельность жилищного кооператива, вызывала озлобленность многих его активных членов. Ведь они несли основное бремя финансирования строительных расходов. Но актив Владимирского ЖСКТ в 1930 г. продолжал работать, правда, в условиях острого финансового дефицита. Не нашли поддержки обращения председателя Ямского поселкового Совета Н. А. Зеленцова¹, правления ЖСКТ в Центральный коммерческий банк НКПС, в ЦК профсоюза железнодорожников. Несмотря на данные обещания, выделить в 1931 г. кредит на сумму 240 тыс. рублей (для обеспечения строительства 2-х трехэтажных домов), указанные финансы получены не были. Это привело к уменьшению членов строительного товарищества на 12 человек с паевым капиталом в 3000 рублей, и к распродаже запасов водопроводных труб на строительство фабрики «Сетеснасть» [15, л. 92, 94].

Пришлось уменьшить объём профилактических работ по борьбе с домовым грибком, повредившим половые доски в 7 домах на улице Ухтомского и Красное Знамя. В докладной записке председателя

¹ Председатель Ямского поселкового Совета с 1929 года.

Владимирского ЖСКТ Ф. Д. Бабенкова, направленной 23 марта 1931 г. в партком при Ямском поселковом Совете, отмечалось, что в трудных условиях недофинансирования правлению кооператива все же удалось произвести внешнее и внутреннее оштукатуривание домов постройки 1929 г., произвести в них ремонт окон, дверей, полов, покрыть кровельным железом фундаментные отливы. С целью предотвращения разрушения наружной штукатурки была произведена ее побелка в 71 доме постройки 1926–1928 гг. На улицах Льва Толстого и Ухтомского произвели покраску железных крыш. Во многих домах железнодорожников были переложены печи [15, л. 93, 94].

В конце 1920-х гг. интерьер жилища основного числа железнодорожных рабочих и служащих был однообразным и ограниченным. Комнаты практически не имели мебельных гарнитуров. Их заменяли громоздкие комоды, в которых хранилась вся домашняя утварь: посуда, белье, постельные принадлежности. У большинства семей, где годовой доход составлял не более 900 рублей, имелись самодельные тумбочки, висячие резные шкафчики. Редко кто из семей железнодорожников покупал платяные шкафы. Гарнитур кухни был в основном представлен висячими шкафчиками с открывающимися дверцами. Комнатное освещение осуществляли матерчатые абажуры.

К началу 1930-х гг. стали улучшаться интерьеры жилых помещений, в которых проживали железнодорожники. Многие курские семьи обзаводились образцами новой мебели (диваны, венские стулья, платяные трехстворчатые шкафы, никелированные кровати с панцирной сеткой и др.) почти во всех домах были установлены радиоточки, позволявшие слушать радиопередачи из Москвы [5, с. 103, 106].

В начале 1930-х гг. возникла еще одна форма социальной заботы об улучшении жилищно-бытовых условий неработающих и тяжелобольных железнодорожников. Так, циркуляром НКВД и

Наркомздрава РСФСР №27/15 от 13–19 января 1928 г. был установлен список болезней, дающий право на пользование дополнительной площадью (0,5 жилой нормы). Это касалось лиц, страдающих открытой формой туберкулеза легких, лепрой, длительно незаживающими гнойными ранами [20, с. 182]. Положения циркуляра также распространялись на лиц, проживавших в ведомственных (железнодорожных) домах.

Значимым шагом в организации социальной заботы об инвалидах I и II групп из числа железнодорожных рабочих и служащих, получивших инвалидность по наличию хронических заболеваний, стало постановление ВЦИК и СНК РСФСР от 28 февраля 1930 года¹. За этими людьми пожизненно сохранилось право на пользование дополнительной жилой площадью в ведомственном фонде.

Жители Владимирского поселка постоянно участвовали в наведении порядка на придомовых территориях. Так, на ул. Кагановича, 112 находился двухэтажный дом, в котором проживали семьи начальника Курского кондукторского резерва К. И. Гладких, начальника вокзала ст. Курск П. М. Симеонова, старшего инженера паровозного отделения И. Т. Демидова, ст. теплотехника Д. И. Власова. По воспоминаниям ветеранов Курского узла В.К. Гладких, Н. И. Лялиной (дочери И. Т. Демидова), В. П. и Л. П. Симеоновых, под руководством управляющего домами 4-й Курской жилищно-ремонтной конторы ст. Курск М. И. Попова [21, л. 38; 22], проживающего в том же доме, во дворе был наведен идеальный порядок. Были организованы спортивные площадки, песочницы, футбольное поле, построены качели для детей разного возраста. Во дворе работал фонтан. М. И. Попов смог сплотить коллектив домохозяек, которые стали его помощницами в деле озеленения дворов. Вскоре такой же по-

¹ О праве пользования дополнительной жилой площадью: Постановление ВЦИК и СНК РСФСР от 28 февр. 1930 г. // Собр. узаконений РСФСР. 1930. № 14, ст. 181.

рядок был наведен вокруг домов на ул. Северный парк [23, с. 48].

Несмотря на положительный эффект от развернувшегося жилищного строительства во Владимирском поселке, его жильцам постоянно приходилось преодолевать множество трудностей. На большинстве улиц Владимирского поселка г. Курска отсутствовал водопровод. Водозаборные колонки были установлены только на ул. Кагановича и Ухтомского. За водой жителям других улиц приходилось ходить более чем за полкилометра. Проблема с водоснабжением основных улиц Кировского района г. Курска была решена лишь в начале 1950-х гг.

Одной из важнейших бытовых проблем в районе являлось квартирное освещение. Если в Ямской слободе (т.е. в бывшей привокзальной части района. – *Авт.*) свет от электростанции, построенной в декабре 1926 г., подавался регулярно, то в завокзальной части, на территории Владимирского поселка, регулярными становились перебои с подачей электроэнергии в дома.

Как отмечал в 1939 г. начальник электросилового хозяйства Курского паровозного отделения В. С. Музылев, жители поселка часто обращались к ним с жалобами на то, что подача электроэнергии не удовлетворяет их, ибо постоянно в сети низкое напряжение. Специалисты-электрики понимали, что электрические сети поселка не способствовали тому, чтобы передавать достаточный объем электроэнергии. Поэтому объем подаваемой энергии был вдвое меньше необходимого и люди часто коротали вечернее время без света [24, л. 192; 25, л. 43]. При таком положении со снабжением жилых домов электричеством не исключалась возможность неправильного начисления платы за подаваемую электроэнергию. Также встречались случаи хищения электроэнергии жильцами-абонентами [26, л. 57]. Даже частичное подключение в ноябре 1937 г. железнодорожных сетей и узловой электростанции к городской ЦЭС не помогло разрешить насущных бытовых

проблем. Ведь подаваемый из города дополнительный объем энергии в 100 кВт лишь частично покрывал даже нужды паровозного хозяйства, а в передаче дизеля кирпично-трепельного комбината Курский облисполком отказал [27, л. 4].

Архивные документы дают представление и о злоупотреблениях некоторых руководителей транспортного жилищного кооператива (ЖАКТ). Так, в октябре 1937 г. к строгой партийной ответственности был привлечен председатель районного ЖАКТа Г. Е. Кругликов (бывший парторг железнодорожной школы № 42) [28, л. 46]. Вместе с бухгалтером ЖАКТа Артеменковым он истратил 1270 рублей на организацию коллективных попок [29, л. 3, 13, 19].

Серьезные переживания бывшим членам (пайщикам) жилищно-строительных кооперативов железнодорожников принесло постановление ЦИК и СНК СССР от 17 октября 1937 г. «О сохранении жилищного фонда и улучшении жилищного хозяйства в городах». В соответствии с этим постановлением была проведена работа по приему дел и имущества жилищных кооперативов в ведение жилищных управлений городских Советов депутатов трудящихся [27, л. 4].

Таким образом, бывшие пайщики, регулярно выплачивавшие средства для приобретения в личную собственность построенного жилья, с ноября 1937 г. были лишены такой возможности.

Помимо развернувшегося жилищного строительства, в местах массового проживания курских железнодорожников проводились работы и по благоустройству уличных территорий. Так, значительная часть годового бюджета Ямского райисполкома (182 636 руб.) в 1928–1929 гг. была израсходована на благоустройство улиц Ямской слободы (11 215 руб.), постройку бани (22 358 руб.), пожарной каланчи (6 154 руб.). Благодаря вмешательству окружного исполкома в Ямскую слободу из города была проведена водопроводная магистраль. В 1929 г. намечалось развер-

нуть строительство линии трамвая от Московских ворот до железнодорожного вокзала [17, л. 52]. Но строительство трамвайной линии от Московских ворот до пассажирского вокзала станции Курск-I затянулось на несколько лет. Только 12 июля 1935 г. на этом участке пошли первые трамваи, когда линия была введена в эксплуатацию¹.

В мае 1938 г. Курский горисполком, планируя расширение сети городского трамвая, начал проектирование новой линии от вокзала в сторону построенной шпагатно-веревочной фабрики. Ее предполагалось проложить от Ямского вокзала, по ул. Юных Пионеров под северные мосты и далее по ул. Цурюпа, Парижская Коммуна, Герцена до ворот фабрики на пересечении улиц Краснойзнаменной и Республиканской [30, с. 38]. Прокладка новых трамвайных путей значительно улучшала бы бытовые условия жителей Владимирского поселка. В 1929–1930 гг. на территории Владимирского поселка было высажено большое количество тополей и других декоративных деревьев, начато установление придомовых штакетов, шлакование тротуаров [15, л. 94]. Но часто коллективные усилия партийных, советских и профсоюзных органов, направленные на улучшение быта железнодорожников, наталкивались на вопиющее равнодушие и явную бесхозяйственность некоторых железнодорожных руководителей.

Так, 6 июня 1937 г., выступая на I областной партийной конференции, председатель Кировского райисполкома г. Курска Г. И. Булгаков, привел пример о том, что «нечистая вода из депо от электростанции протекает по улицам поселка и, оставаясь, образует болото в сквере, на подготовленной детской культурно-оздоровительной площадке. «Оказывается легче Волгу повернуть в Москве, чем отработанную нечистую воду направить в канализацию, которая проведена рядом...» [31, л. 259].

Подобные прецеденты, на которые неохотно и неоперативно реагировали многие хозяйственные руководители Курского узла, создавали значительные бытовые трудности для повседневной жизни курских железнодорожников.

Выводы

В целом, на протяжении исследуемого периода руководство Народного комиссариата путей сообщения, Правлений и Управлений железных дорог своей первоочередной задачей считало увеличение жилищного фонда, предназначенного для улучшения бытовых условий транспортных рабочих и членов их семей. Деятельность жилищно-строительных кооперативов оказалась наиболее приемлема для расширения объемов жилищного фонда, чем индивидуальное строительство. Такая практика строительства коллективных домовладений получала поддержку и местных партийных органов. Целенаправленные меры, осуществляемые НКПС и руководством железных дорог, позволили значительно увеличить жилой фонд, переселить в новые дома тысячи железнодорожников и их семьи.

Существенное увеличение объемов жилищного строительства, улучшение жилищно-бытовых условий семей железнодорожников, несомненно, положительно отражались на производственной и социально-политической активности работников железнодорожного транспорта.

Большой объем работ по улучшению жилищно-бытовых условий рабочих и служащих Курского железнодорожного узла позволил завершить строительство жилого массива во Владимирском железнодорожном поселке. Были проведены работы по благоустройству улиц и придомовых территорий. Но нерешенными остались проблемы с регулярной подачей электроэнергии в жилые дома от узловой электростанции и освещения улиц в ночные часы. Интерьер жилого помещения семей железнодорожников к 1930-м гг. претерпел существенные изменения по сравнению с началом XX столетия.

¹ Курская правда. 1935. 12 июля.

Список литературы

1. Железнодорожный транспорт. XX век / Г. М. Афонина [и др.]. М.: Железнодорожное дело, 2001. 187 с.
2. Люди дела. Вклад железнодорожников в социально-экономическое развитие России / В. В. Агафонов [и др.]; под ред. В. В. Фортунатова. М.: Учебно-метод. центр по образованию на ж.д. транспорте, 2007. 289 с.
3. Сенин А. С. Московский железнодорожный узел. 1917–1922 гг. М.: УРСС, 2004. 573 с.
4. Ефременко С. Н. Слобода Ямская города Курска. Курск: Курск. губсовет Об-ва краеведения, 1928. 24 с.
5. Абросимов Д. А. Бытовые условия и интерьер жилища работников Курского железнодорожного узла (1920-1930-е годы) // Интерьер жилища как отражение психологической сущности человека: материалы 39-й Международной научной конференции, Санкт-Петербург, 16 мая 2016 г. / под ред. д. и. н., проф. С. Н. Полторака. СПб.: Нестор, 2016. С. 101–106.
6. ГАОПИКО (Государственный архив общественно-политической истории Курской области). Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 46.
7. Железнодорожный транспорт в восстановительный период / сост.: З. К. Звездин [и др.]. М.: Транспорт, 1979. 287 с.
8. Директивы КПСС и Советского правительства по хозяйственным вопросам: Сб. документов. Т. 2: 1929–1945 гг. М.: Госполитиздат, 1957. 888 с.
9. Железнодорожный транспорт между VI и VII съездами советов СССР: Основные цифры и графики. М.: Трансжелдориздат, 1935. 56 с.
10. История железнодорожного транспорта России. Т. 2: 1917–1945 / Н. Е. Аксенко, Ф. К. Бернгард, Г. И. Богданов [и др.]; под общ. ред. В. Е. Павлова, М. М. Уздина. СПб.; М.: Петерб. гос. ун-т путей сообщ., 1997. 414 с.
11. Пашинин С. 60 лет путевым машинным станциям. 1936–1996. История. Техника. Технологии. Люди. М.: Железнодорожное дело, 1996. 16 с.
12. Степанов В. Б. Курская Ямская слобода: от прошлого к настоящему. Путеводитель по городу Курску. Выпуск четвёртый. Курск: [Б.и.], 2012. 114 с.
13. Травина А. С. Улица Волкова в г. Курске // События и люди в документах курских архивов. Вып. 2. Курск: ЮМЭКС, 2003. С. 60–61.
14. ГАКО (Государственный архив Курской области). Ф. Р-1026. Оп. 7. Д. 182.
15. ГАОПИКО. Ф. П-1324. Оп. 1. Д. 14.
16. ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 63.
17. ГАОПИКО. Ф. П-79. Оп. 1. Д. 110.
18. ГАОПИКО. Ф. П-65. Оп. 1. Д. 647.
19. ГАКО. Ф. Р-307. Оп. 3. Д. 124.
20. Социально-политические факторы развития отечественного железнодорожного транспорта в 1940-1960-е годы (по материалам Курской области): монография / В. В. Коровин, Е. А. Масуфранова, А. В. Величко [и др.]. Курск: Юго-Западный гос. ун-т, 2017. 298 с.
21. ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 110.
22. Объединенный архив Московской ж.д. (ОА МЖД, г. Курск). Ф. 6. Оп. 1-ЛД. Д. 1411.
23. Этапы большого пути. Кн. 4: Из истории трудовых традиций железнодорожников Курского отделения Московской железной дороги / А. Н. Манжосов [и др.]. Курск: Курскинфорпечать, 1997. 239 с.

24. ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 38.
25. ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 447.
26. ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 449.
27. ГАКО. Ф. Р-3322. Оп. 1. Д. 152.
28. ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 1. Д. 30.
29. ГАОПИКО. Ф. П-2160. Оп. 2. Д. 45.
30. Давыдов А. С. Городской электрический транспорт Центрального Черноземья накануне Великой Отечественной войны // «И мы забыть теперь не вправе ваш путь и ваши имена...»: Курский военно-исторический сборник. Вып. 22. Курск: ЗАО «Университетская книга», 2022. С. 36–44.
31. ГАОПИКО. Ф. П-1. Оп. 1. Д. 767.

Reference

1. Afonina G. M., eds. Zheleznodorozhnyj transport. XX vek [Railway transport. XX century]. Moscow, Zheleznodorozhnoe delo Publ., 2001. 187 p.
2. Agafonov V. V., eds. Lyudi dela. Vklad zheleznodorozhnikov v social'no-ekonomicheskoe razvitie Rossii [People of business. Contribution of railway workers to the socio-economic development of Russia]; ed. by V. V. Fortunatov. Moscow, Uchebno-metod. centr po obrazovaniyu na zh.d. transporte, 2007. 289 p.
3. Senin A. S. Moskovskij zheleznodorozhnyj uzel. 1917–1922 gg. [Moscow railway junction. 1917–1922]. Moscow, URSS Publ., 2004. 573 p.
4. Efremenko S. N. Sloboda Yamskaya goroda Kurska [Yamskaya Sloboda of Kursk]. Kursk, Kursk. gubsovet Ob-va kraevedeniya, 1928. 24 p.
5. Abrosimov D. A. Bytovye usloviya i inter'er zhilishcha rabotnikov Kurskogo zheleznodorozhnogo uzla (1920-1930-e gody) [Living conditions and interior of the housing of workers of the Kursk railway junction (1920-1930s)]. *Inter'er zhilishcha kak otrazhenie psichologicheskoy sushchnosti cheloveka* / *Materials 39-j Mezhdunarodnoj nauchnoj konferencii, Sankt-Peterburg, 16 maya 2016 g.* [The interior of a dwelling as a reflection of the psychological essence of a person. Materials of the 39th International Scientific Conference]; ed. by S. N. Poltoraka. St. Petersburg, Nestor Publ., 2016, pp. 101–106.
6. ГАОПИКО (Gosudarstvennyj arhiv obshchestvenno-politicheskoy istorii Kurskoj oblasti) [State Archive of Socio-Political History of the Kursk region], f. P-2160, op. 1, d. 46.
7. Zvezdin Z. K., eds. Zheleznodorozhnyj transport v vosstanovitel'nyj period [Railway transport during the recovery period]. Moscow, Transport Publ., 1979. 287 p.
8. Direktivy KPSS i Sovetskogo pravitel'stva po hozyajstvennym voprosam. Sb. dokumentov. T. 2. 1929–1945 gg. [Directives of the CPSU and the Soviet government on economic issues. Collection of documents. Vol. 2. 1929–1945]. Moscow, Gospolitizdat Publ., 1957, 888 p.
9. Zheleznodorozhnyj transport mezhdru VI i VII s"ezdami sovetov SSSR: Osnovnye cifry i grafiki [Railway transport between the VI and VII Congresses of the Soviets of the USSR: Basic figures and graphs]. Moscow, Transzheldorizdat Publ., 1935. 56 p.
10. Aksenko N. E., Berngard F. K., Bogdanov G. I., eds. Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii. T. 2. 1917–1945 [History of railway transport in Russia. Vol. 2. 1917–1945]; ed. by V. E. Pavlov, M. M. Uzdin. St. Petersburg, Moscow, Peterb. gos. un-t putej soobshch. Publ., 1997. 414 p.
11. Pashinin S. 60 let putevym mashinnym stanciyam. 1936–1996. Istoriya. Tekhnika. Tekhnologii. Lyudi [60 years of track machine stations. 1936-1996. History. Technic. Technologies. People]. Moscow, Zheleznodorozhnoe delo Publ., 1996. 16 p.

12. Stepanov V. B. Kurskaya Yamskaya sloboda: ot proshlogo k nastoyashchemu. Putevoditel' po gorodu Kursku [Kursk Yamskaya Sloboda: from the past to the present. Kursk City Guide]. Is. 4. Kursk, 2012. 114 p.
13. Travina A. S. Ulica Volkova v g. Kurske [Volkova Street in Kursk]. Sobytiya i lyudi v dokumentah kurskih arhivov [Events and people in the documents of the Kursk archives]. Is. 2. Kursk, YUMEKS Publ., 2003, pp. 60–61.
14. GAKO (Gosudarstvennyj arhiv Kurskoj oblasti) [The State Archive of the Kursk region], f. R-1026, op. 7, d. 182.
15. GAOPIKO, f. P-1324, op. 1, d. 14.
16. GAOPIKO, f. P-2160, op. 1, d. 63.
17. GAOPIKO, f. P-79, op. 1, d. 110.
18. GAOPIKO, f. P-65, op. 1, d. 647.
19. GAKO, f. R-307, op. 3, d. 124.
20. Korovin V. V., Masufanova E. A., Velichko A. V., eds. Social'no-politicheskie faktory razvitiya otechestvennogo zheleznodorozhnogo transporta v 1940-1960-e gody (po materialam Kurskoj oblasti) [Socio-political factors of the development of domestic railway transport in the 1940s-1960s (based on the materials of the Kursk region)]. Kursk, Southwest St. Univ. Publ., 2017. 298 p.
21. GAOPIKO, f. P-2160, op. 1, d. 110.
22. Ob"edinennyj arhiv Moskovskoj zh.d. (OA MZHD, g. Kursk) [United Archive of the Moscow Railway (OA MZHD, Kursk)], f. 6, op. 1-ld, d. 1411.
23. Manzhosov A. N., eds. Etapy bol'shogo puti. Kn. 4: Iz istorii trudovyh tradicij zheleznodorozhnikov Kurskogo otdeleniya Moskovskoj zheleznoj dorogi [Stages of a long journey. Book 4: From the history of labor traditions of railway workers of the Kursk branch of the Moscow Railway]. Kursk, Kursk-inforpechat', 1997. 239 p.
24. GAOPIKO, f. P-2160, op. 1, d. 38.
25. GAOPIKO, f. P-2160, op. 1, d. 447.
26. GAOPIKO, f. P-2160, op. 1, d. 449.
27. GAKO, f. R-3322, op. 1, d. 152.
28. GAOPIKO, f. P-2160, op. 1, d. 30.
29. GAOPIKO, f. P-2160, op. 2, d. 45.
30. Davydov A. S. Gorodskoj elektricheskij transport Central'nogo Chernozem'ya nakanune Velikoj Otechestvennoj vojny [Urban electric transport of the Central Chernozem region on the eve of the Great Patriotic War]. "I my zabyt' teper' ne vprave vash put' i vashi imena...". Kurskij voenno-istoricheskij sbornik ["And now we have no right to forget your path and your names ..."] Kursk military historical collection]. Is. 22. Kursk, Universitetskaya kniga, 2022, pp. 36–44.
31. GAOPIKO, f. P-1, op. 1, d. 767.

Информация об авторе / Information about the Author

Коровин Роман Валерьевич, аспирант, Юго-Западный государственный университет, г. Курск, Российская Федерация, e-mail: rvkorovin@yandex.ru

Roman V. Korovin, Post-Graduate Student, Southwest State University, Kursk, Russian Federation, e-mail: rvkorovin@yandex.ru