

Genesis: исторические исследования

Правильная ссылка на статью:

Пьянков С.А. — Драгоценные квадратные метры: жилищно-бытовые условия рабочих Уральского автомобильного завода в годы Великой Отечественной войны (1941–1945) // Genesis: исторические исследования. – 2020. – № 9. – С. 32 - 55. DOI: 10.25136/2409-868X.2020.9.33901 URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=33901

Драгоценные квадратные метры: жилищно-бытовые условия рабочих Уральского автомобильного завода в годы Великой Отечественной войны (1941–1945)

Пьянков Степан Александрович

кандидат исторических наук

старший научный сотрудник, Центр экономической истории, Институт истории и археологии, Уральское отделение, Российская академия наук

620219, Россия, Свердловская область, г. Екатеринбург, ул. Софьи Ковалевской, 16, оф. 1114

✉ kliostefan@mail.ru



[Статья из рубрики "История отдельных регионов России"](#)

DOI:

10.25136/2409-868X.2020.9.33901

Дата направления статьи в редакцию:

15-09-2020

Дата публикации:

01-10-2020

Аннотация.

Предметом исследования являются жилищно-бытовые условия работников Уральского автомобильного завода имени И. В. Сталина (УралЗИС), созданного в годы Великой Отечественной войны в результате эвакуации одного из крупнейших предприятий советской автомобильной индустрии — Московского автомобильного завода имени И. В. Сталина (ЗИС). В статье анализируется процесс размещения эвакуированных работников автозавода в уральском тылу, описаны способы решения жилищных проблем на предприятии. Методологической основой исследования стали общепринятые методы исторической науки. Описательный метод позволил охарактеризовать бытовое положение работников автомобильного завода. Историко-генетический метод предоставил возможность показать изменения жилищно-бытовых условий рабочих УралЗИС на протяжении Великой Отечественной войны и реконструировать ход жилищного строительства. Актуальность исследования обусловлена возможностью более детальной реконструкции механизмов функционирования военной экономики на примере крупного промышленного предприятия. В статье на основе отчетной документации и протоколов заводской партийной организации показан процесс строительства

ведомственного (заводского) жилья, а также ход и результаты индивидуального жилищного строительства. Рассмотрены условия проживания рабочих в общежитиях. Проведенное исследование показало, что существовавшая система государственного и партийного управления в целом справилась с эвакуацией и размещением работников автомобильного производства, а активное вмешательство заводской партийной организации в сферу быта позволяло решать наиболее острые проблемы трудового коллектива предприятия и консолидировать усилия работников завода на решение общественно-значимых задач.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, история автомобильной промышленности, эвакуация, Уральский автомобильный завод, УралЗИС, Урал, рабочие, жилищное строительство, Миасс, жилищный фонд

Эвакуация промышленных предприятий в тыловые регионы СССР в годы Великой Отечественной войны была сопряжена с массовым перемещением населения. Это означало не только спасение значительной части граждан от физического истребления и фашистского рабства, но и быстрое их размещение на новых местах, а также эффективное использование труда взрослого населения в интересах экономики и фронта [\[12, с. 60\]](#).

Процесс эвакуации на Урал происходил в два этапа: первый — летом и осенью 1941 г., второй — летом и осенью 1942 г. Оба этапа эвакуации были связаны с наступлением фашистской Германии. По различным оценкам на Урале было размещено от 455 до 830 предприятий. По состоянию на 10 ноября 1941 г. Урал принял 1 млн эвакуированных, или 20,7 % от всех эвакуированных по РСФСР. К апрелю 1942 г. количество эвакуированных на Урале достигло 1,6 млн чел. В результате естественной убыли и частичной реэвакуации количество эвакуированного населения к лету 1942 г. сократилось до 1,4 млн чел., а в связи с новой волной эвакуации выросло к лету 1943 г. до 1,5 млн чел. Следовательно, Уральский регион за короткий срок принял огромное количество людей. [\[10, с. 115-116\]](#).

Следует учитывать, что материально-бытовое положение эвакуированного населения было крайне неоднородным. Появлению материально-бытовых различий способствовали многие факторы [\[20, с. 85-115\]](#). Поэтому представляется актуальным исследование жилищных условий отдельных социальных групп, а также локальных вариантов обеспечения населения жильем.

Исследование жилищно-бытовых условий населения Урала в годы Великой Отечественной войны, как правило, осуществлялось в масштабах региона или отдельного города [\[1\],\[19\],\[5\],\[13\],\[7\],\[24\],\[4\],\[2\],\[6\]](#). В зависимости от конкретных условий и уровня развития инфраструктуры населенного пункта жилищно-бытовые условия имели как общие региональные черты, так и свои специфические особенности. Отдельный интерес представляет организация жилищного строительства и материального обеспечения крупнейших промышленных предприятий, являвшихся ключевыми элементами советской военной экономики [\[31\],\[3\]](#).

Среди таких промышленных гигантов советской индустрии, эвакуированных на Восток страны, был Московский автомобильный завод имени И. В. Сталина (ЗИС). Решением Государственного комитета обороны (ГКО) от 30 ноября 1941 г. значительная часть оборудования и кадров флагмана советской автомобильной промышленности была

эвакуирована в уральские города: Миасс, Челябинск, Шадринск. Часть мощностей завода была отправлена в Поволжье — Ульяновск [\[8, с. 298-304\]](#).

В результате машиностроительный гигант был рассредоточен на нескольких промышленных площадках. В Миассе в апреле 1942 г. началось производство двигателей и коробок переключения передач грузовиков ЗИС-5, в июле того же года было налажено производство кованых, штампованных деталей и заготовок на Челябинском кузнечнопрессовом заводе имени И. В. Сталина. В первом полугодии 1942 г. Шадринским автоагрегатным заводом (ШААЗИС) было развернуто производство карбюраторов и других узлов системы питания, охлаждения и смазки. В мае 1942 г. сборку грузовиков, из эвакуированного вместе с оборудованием задела деталей, освоил Ульяновский филиал ЗИСа («УльЗИС», впоследствии «Ульяновский автомобильный завод»). В дальнейшем часть оборудования из Ульяновска и других городов реэвакуировали в Москву, где ЗИС с июня 1942 г. возобновил выпуск грузовиков. Позже оставшаяся часть оборудования из Ульяновска поступила в Миасс, где, на основе автоторного производства, был налажен выпуск автомобилей. С июля 1944 г. новый Уральский автомобильный завод, как и московский ЗИС, стал изготавливать грузовики ЗИС-5В [\[8, с. 298-304\]](#), [\[11, с. 10-42\]](#), [\[23\]](#).

Наиболее сложная обстановка сложилась на эвакуированных предприятиях, размещавшихся на неподготовленных площадках. Не являлся исключением и УралЗИС, начало строительства которого проходило в условиях зимы 1941–1942 гг.

В декабре 1941 г. началось комплектование будущего завода инженерно-техническими кадрами и рабочей силой. Со второй половины декабря стало поступать эвакуированное из Москвы оборудование, завод расположили на промышленной площадке завода № 316 Наркомата боеприпасов СССР [\[23, с. 176\]](#).

Вновь созданное предприятие не имело не только необходимой производственной базы, но и жилья для эвакуированных рабочих. Расселить эвакуированных людей можно было только путем «уплотнения» имевшегося на месте жилья. В декабре 1941 г. миасские районные органы власти, которые должны были оказать содействие в размещении эвакуированного населения, сообщали в Челябинский областной комитет ВКП(б): «Город Миасс имеет жилого фонда — 100790 м², в том числе — 81360 м² частновладельческого сектора. Размещено на этой площади около 40000 человек. Кроме того, в ближайшие дни ожидается свыше 20000 чел. работающих и членов их семей Автоторного завода имени Сталина. Значительную часть ожидаемого населения (около 7 тыс. чел.) требуется разместить в городе, а остальных в других населенных пунктах района...» [\[16, л. 1\]](#).

По мнению заместителя директора завода по кадрам А. П. Чураева город Миасс не был приспособлен для развития крупных заводов. В конце 1941 — начале 1942 г. в городе имелся напильный завод, а также предприятия, обслуживающие золотодобывающую промышленность. В своих воспоминаниях Чураев описывал незатейливые строения тех лет следующим образом: «Миасс – это обычный уральский город с мелкими деревянными и сравнительно мало благоустроенными частными домами, раскиданными по кривым улицам и переулкам по горам и косогорам... Правда, большое количество этих домов сделаны из добротного уральского сосняка, а от времени они приобрели без окраски коричневый цвет, то что у Мамина-Сибиряка названо “кондовые дома”» [\[22, с. 229\]](#).

Очевидно, что уральский провинциальный город не был готов к приезду большого количества новых жителей. Поэтому, вновь прибывших рабочих завода расселили не

только в Миассе, который располагался в 12 км от завода, но и в близлежащих поселках: Мелендьевском и Тургояк. Часть рабочих разместили в пристанционном поселке Труд, путь до которого от завода составлял 5 км (по другим данным 6 км), а также селе Сыростан, находившемся в 22 км от заводской площадки [\[17, л. 11\]](#).

В Миасс постепенно прибывало оборудование Московского автомобильного завода, вместе с ним приезжали рабочие, инженеры и служащие завода. По данным на 1 января 1942 г. на предприятии насчитывался 1561 эвакуированный работник. Из них: 1090 рабочих, 374 инженерно-технических работника (ИТР), 62 служащих, 35 — младшего обслуживающего персонала (МОП) [\[17, л. 11\]](#).

По данным заводского отчета за 1942 г., основная масса рабочих — 6800 человек были расселены на частной жилой площади, в городе Миасс и окрестных населенных пунктах. Из них: 2300 человек поселили в домах, расположенных в Миассе, 1500 — в пристанционном поселке Труд (располагался вблизи железнодорожной станции Миасс), 1000 человек были размещены в поселке Тургояк. Незначительное количество сотрудников предприятия поселили непосредственно при заводе [\[17, л. 64\]](#). (Таблица 1)

Размещение эвакуированных автозаводцев по частым квартирам сопровождалось частыми «недоразумениями» между рабочими и квартиросдатчиками. Как отмечалось в заводском отчете, владельцами жилплощади «допускались факты самоуправства, вплоть до выбрасывания вещей рабочих на улицу» [\[17, л. 64\]](#).

Таблица 1

Места проживания работников Уральского автомобильного завода имени И. В. Сталина в 1942–1944 гг. (км, чел.)*

| Место жительства | Расстояние до завода (км) | 1942 г. | 1943 г. | 1944 г. |
|----------------------------------|---------------------------|---------|---------|---------|
| пос. Октябрьский (при заводе) | 0 | 400 | 3800 | 4786 |
| г. Миасс | 12 | 2300 | 1225 | 1700 |
| пос. Труд (вблизи ж/д ст. Миасс) | 6 | 1500 | 440 | 440 |
| пос. Мелендьевка | 2 | 1000 | 369 | 500 |
| пос. Тургояк | 15 | 2000 | 665 | 475 |
| Всего | – | 7200 | 6499 | 7901 |

*Составлено по: РГАЭ. Ф. 8573. Оп. 3. Д. 31. Л. 128; РГАЭ. Ф. 8573. Оп. 3. Д. 65. Л. 63.

Частой причиной конфликта между местными жителями и заводчанами было отсутствие дров. Квартиросдатчики требовали, чтобы работники завода обеспечивали себя топливом самостоятельно. Вместе с тем, жилищно-коммунальный отдел завода, который должен был обеспечить работников завода дровами, не организовал своевременную доставку топлива. По свидетельству литейщика П. В. Семина, из-за плохой работы жилищно-коммунального отдела (ЖКО), страдали работники завода: «в квартирах лютый холод, хозяйева за недоставку дров притесняют квартирантов» [\[14, л. 10\]](#), [\[9\]](#).

Было трудно разместить вновь прибывающих рабочих, особенно семейных. В то же время существовала практика «протекционизма», когда некоторым работникам завода

сообщали о свободной жилплощади «по методу на ушко» [14, л. 10]. Отрицательные стороны жилищного вопроса неоднократно становились предметом рассмотрения партийного бюро завода. Результатом таких обсуждений был конкретный перечень мер, выполнение которого возлагалось на отдельных руководящих работников завода.

Расселение заводчан по частным домам было мерой вынужденной. Ни в городе Миасс, ни у завода необходимой жилой площади просто не было. Одновременно построить большое количество жилья было невозможно. Сам завод был тоже скорее похож на стройку, чем на действующее предприятие. Приоритет в строительстве был отдан возведению промышленных корпусов и инфраструктуры, без создания которых завод не мог выпускать продукцию, необходимую для обороны страны.

В 1942 г. рабочие завода проживали, в основном, в квартирах частных владельцев, а также были частично расселены в домах, арендованных в Миассе и его окрестностях. В конце 1942 г. имеющаяся у завода собственная жилая площадь не обеспечивала потребности и 50 % рабочих [17, л. 64].

Удаленность жилых помещений от места работы создавала большие трудности с доставкой рабочих на завод. Предприятие испытывало острую нехватку транспорта, поэтому работникам завода приходилось преодолевать многокилометровые расстояния от жилья до завода пешком (Таблица 1). От жилья к заводу людей перевозили на грузовых машинах без тентов. Причем и этого транспорта не хватало. Например, на заседании партийного бюро автомоторного завода от 9 января 1942 г. сообщалось, что, вместо 25 человек по норме, машины возили по 50 человек. Для обеспечения нормальной работы транспорта требовалось 25 машин, а имелось всего — 14. Из них на ходу было лишь 11. Завод не имел ни одного автобуса. Не хватало водителей, в транспортном отделе работало 15 человек [14, л. 4].

Скромный автопарк предприятия возил рабочих на промышленную площадку завода, как ее тогда называли — Новостройку, из города Миасс, поселков: Сыростан и Тургояк. Некоторую помощь в доставке рабочих от города до заводской площадки оказывал городской транспорт. В воспоминаниях заместителя директора завода по кадрам А. П. Чураева указано, что для перевозки рабочих использовали весь имевшийся автотранспорт: фургоны и грузовые автомашины, привезенные из Москвы. «В начале 1942 года наладили перевозку рабочих в вагонах с площадки до станции Миасс (около 5 километров), а от станции Миасс до города люди шли пешком 7 километров. Учитывая плохое продовольственное снабжение и сильные уральские морозы, трудности для работы были огромные» [22, с. 230].

В 1942 г. вместе со строительством автомоторного завода стали строить и жилье для рабочих. В течение 1942 г. для завода было построено и передано в эксплуатацию 3 стандартных дома, общей жилой площадью 1308 м², 4 барака — площадью 1864 м², а также землянки на 900 м². Во вновь построенных помещениях разместили 1137 человек. Следовательно, условия проживания были крайне стесненными. На одного человека приходилось около 3,6 м². В основном, около завода проживали рабочие-строители Особого строительного-монтажного управления-4 (ОСМУ-4), занятые на строительстве заводских корпусов.

Весьма плохо обстояло дело и с бытовым обслуживанием рабочих. Завод не имел собственной бани, прачечной и прочих необходимых объектов. При заводе имелась лишь баня ОСМУ-4, но она не могла обеспечить рабочих завода из-за низкой пропускной

способности. Пошивочная и сапожная мастерская Отдела рабочего снабжения (ОРС) завода также не могли обеспечить нужды заводчан. Как отмечалось в заводском отчете за 1942 г., «в отношении починки обуви, стирки белья, ремонта одежды рабочие находятся в крайне тяжелых условиях» [\[17, л. 64\]](#).

Несмотря на тяжелые условия труда и жилищно-бытовые проблемы, численность сотрудников предприятия росла. Это было обусловлено увеличением масштабов производства. Если в 1942 г. на предприятии лишь только налаживали производство двигателей, то уже в 1944 г. завод стал изготавливать грузовые автомобили [\[23, с. 180-181\]](#).

Развитие технологически сложного производства требовало соответствующего кадрового обеспечения. В 1942 г. среднесписочный состав рабочих основного производства составлял 3759 чел., постоянно увеличиваясь, к 1945 г. он вырос на 86 %, до 6992 чел. Основную долю сотрудников предприятия составляли высококвалифицированные рабочие и ИТР [\[21, с. 134\]](#).

Пополнение штата предприятия рабочими имело свои сложности. Заводу было трудно набрать рабочих среди населения Миасского района Челябинской области, а наряды на получение квалифицированных рабочих из других местностей страны выполнялись не в полном объеме. Значительное количество квалифицированных рабочих и ИТР было переведено на завод с эвакуированных предприятий автомобильной промышленности вместе с оборудованием. Так, в 1944 г. из Ульяновска и Шадринска в Миасс, вместе с оборудованием главного сборочного конвейера и ряда других цехов, были переведены 214 инженерно-технических работников и 48 человек младшего обслуживающего персонала [\[21, с. 134\]](#).

Пропорционально росту количества работников завода увеличивалась и потребность в жилье. Единственным решением этой проблемы было строительство заводом собственного жилья вблизи предприятия. Дальнейшее размещение рабочих в городе Миассе и его окрестностях было попросту невозможно.

В плане жилищного строительства завода на 1943 г. намечалось возведение 11000 м² жилья, общей стоимостью 4500 тыс. руб. В этот год предполагали построить 6 двухэтажных домов из бруса с жилой площадью 3060 м². Кроме так называемых капитальных строений, к которым относились деревянные дома из бруса, планировали строить и быстровозводимое жилье «барачного типа». В 1943 г. намечали возвести 20 домов «барачного типа» общей площадью 7940 м². Стены таких зданий были полами, их делали из пиломатериалов. Полости стен засыпали землей [\[27, л. 32\]](#). (Рис. 1)



Рис. 1. Строительство барачов, пос. Октябрьский Миасского района Челябинской области. 1944 г. (Источник: РГАЭ. Ф. 8573. Оп. 3. Д. 66. Л. 76)

Поскольку в приоритете у строителей было возведение промышленных объектов, то планы по жилищному строительству были реализованы лишь частично. Выполнить задуманное полностью было невозможно, так как не хватало квалифицированных строителей. Плюс к этому, заводские стройки испытывали хронический дефицит строительных материалов и недостаток транспорта.

В 1943 г. для работников завода строили 37 домов различной конструкции. Из этих домов были полностью построены и заселены 3 двухэтажных дома из деревянного бруса, а также 21 барак и 5 землянок, общей площадью 10055 м². Кроме того, продолжали строить 8 домов из деревянного бруса и 5 барачов. Объем работ в сметных ценах был выполнен на 4009 тыс. руб., или на 89 %. План сдачи жилья в натуральном выражении (квадратные метры) выполнили на 91 % [\[27, л. 32-32 об.\]](#).

Стоит отметить, что строительство «быстровозводимого жилья», барачов и землянок, было мерой исключительно вынужденной. Руководители завода были обязаны, быстро и в короткий срок, расселить большое количество людей, обеспечить каждого рабочего «крышей над головой» до наступления суровой уральской зимы [\[1, с. 32-33\]](#), [\[5, с. 57-58\]](#), [\[2\]](#). Возведение даже таких построек позволяло смягчить острую проблему с жильем. Причем очень важно было поселить работников завода вблизи предприятия. Ведь ежедневный многокилометровый путь рабочих от места жительства на завод и обратно, особенно зимой, отнимал у людей колоссальное количество времени и сил.

Строительство жилья заводом, в том числе «временного типа», позволило улучшить жилищные условия рабочих. В 1942 г. завод располагал 7515 м² жилой площади, а в 1943 г. — 17310 м² (по другим данным — 17340 м²). В 1942 г. на заводской жилплощади проживало 400 рабочих, или 10 % от всех работников предприятия. В 1943 г. в

«заводском жилье» располагались 3800 работников, или около 60 % списочного состава работников завода (Таблица 1). На 1 января 1944 г. жилищный фонд завода состоял из: 17 двухэтажных стандартных двенадцатиквартирных домов, общей площадью 8490 м², 3 коттеджей с 6 квартирами (площадью 190 м²), 6 семейных бараков с 166 комнатами, площадью 3330 м², 10 бараков-общежитий, площадью 4100 м², 3 жилых землянок, площадью 1200 м². Часть жилого фонда завода была занята рабочими и служащими строительства — 90 комнат, площадью 1440 м² [\[26, л. 128-130\]](#).

В 1944 г. план жилищного строительства предусматривал возведение 14500 м² жилья. На этот раз приоритет был отдан строительству капитальных строений. План предусматривал строительство 23 двухэтажных деревянных домов из бруса, по 500 м² каждый, что в сумме составляло 11500 м². Кроме того, предполагалось построить: 3 одноэтажных дома, общей площадью 320 м², 8 домов «барачного типа», по 335 м² каждый, общей площадью 2680 м² [\[30, л. 75-76\]](#).

Однако планы были далеки от реальности, воплотить задуманное не удалось. Причин было много. Для строительства домов из бруса завод должен был получить 11500 м³ пиломатериалов, фактически же получил лишь 1300 м³. Поставлять заводу готовый пиломатериал должны были из поселка Сосьва Свердловской области. Компенсировать недостаток пиломатериала за счет местных заготовок не получилось. У строителей отсутствовал бензин для транспортировки леса. Строительство жилья во втором и третьем квартале 1944 г. было фактически прекращено [\[30, л. 76\]](#).

Кроме того, генеральный подрядчик строительства — ОСМУ-4 перебросил основные трудовые ресурсы на строительство пусковых объектов промышленной площадки. В это время завод активно достраивали и готовили к выпуску автомашин [\[30, л. 76\]](#).

Попытка перейти на другие строительные материалы также не увенчалась успехом. УралЗИСом были разработаны проекты строительства домов из шлакоблоков. Шлакоблоки УралЗИС мог получить от расположенного в городе Челябинске шлакоблочного завода Особой строительной-монтажной части-8 (ОСМЧ-8). В соответствии с этими проектами строители ОСМУ-4 начали земляные работы для закладки фундаментов. Предполагалось построить 9 домов «барачного типа». Однако отсутствие цемента у ОСМУ-4 и затруднения с железнодорожным транспортом не позволили реализовать и эти проекты [\[30, л. 76-77\]](#).

В результате в 1944 г. в эксплуатацию сдали только 4006 м² жилья. Удалось построить 4 двухэтажных дома из деревянного бруса, по 24 квартиры в каждом. Общая жилая площадь этих домов составляла 2000 м². Построили: 2 четырехквартирных дома из деревянного бруса, общей площадью 162 м², 5 засыпных бараков, общей площадью 1844 м² [\[30, л. 77\]](#). (Рис. 2)



Рис. 2. Бараки УралЗИС, пос. Октябрьский Миасского района Челябинской области. 1944 г. (Источник: РГАЭ. Ф. 8573. Оп. 3. Д. 66. Л. 75)

В 1944 г. не достроили 9 барачков, степень их готовности была различной — от 10 до 90 %, а также один дом из деревянного бруса, построенный на 90 % [\[30, л. 77\]](#).

По состоянию на 1 января 1945 г. завод располагал: 11765 м² жилой площади в домах «постоянного типа» и 11827 м² — в домах «временного типа» (бараки). В домах постоянного типа проживали 2708 чел., включая членов семей работников. То есть, на каждого проживающего в таких домах приходилось в среднем 4,3 м² жилой площади. В бараках проживало 2078 чел., здесь на одного проживающего приходилось в среднем 5,6 м² [\[28, л. 60\]](#).

Все заводское жилье, включая дома «временного типа», было обеспечено электрическим освещением. Водопровод был лишь в некоторых домах «постоянного типа». Всего водопроводом было обеспечено 2410 м² жилья. Центральное отопление и канализация имелись лишь на 1262 м² жилой площади [\[28, л. 60\]](#).

Согласно данным Управления по капитальному строительству УралЗИС в 1945 г. планировалось построить 10000 м² жилья. План предусматривал возведение 12 барачков и 13 капитальных домов из кирпича или шлакоблоков [\[25, л. 22\]](#).

Однако, из запланированных 10000 м² жилой площади, построили только 12 домов «барачного типа» (4020 м²). Причем в эксплуатацию сдали лишь 10, а 2 барака заселили с «большими недоделками». Строительство же капитальных домов фактически так и не началось. В 1945 г. успели заложить лишь фундамент под один дом [\[25, л. 23\]](#).

Большую часть жилого фонда Уральского автомобильного завода в 1945 г. составляли бараки — 14547 м², или 54,4 % от всей жилой площади предприятия (Рис. 3). В бараках

проживало 2817 чел., 51,8 % от всего населения заводского жилищного фонда. В домах «постоянного типа» проживало 2622 чел. (48,2 %) населения заводских жилищ. В основном это были дома, построенные из деревянного бруса. Общая площадь этих домов составляла 12215 м², или 45,6 % от жилищного фонда УралЗИС. В среднем, на одного проживающего в заводских домах всех типов, приходилось 4,9 м². (Таблица 2)



Рис. 3. Вид улицы заводского поселка Октябрьский Миасского района Челябинской области. 1945 г. (Источник: ОГАЧО. Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 54. Л. 56)

Уровень благоустройства заводского жилья в течение 1945 г. не изменился и остался прежним. Все жилые постройки УралЗИС были обеспечены электрическим освещением. Водопроводом, паровым отоплением и канализацией была обеспечена лишь часть домов «постоянного типа». Водопроводом было обеспечено 19,7 % (2410 м²) жилой площади, а паровым отоплением и канализацией — 10,3 % (1262 м²) [\[18, л. 176\]](#).

Таблица 2

Обеспечение ведомственной жилой площадью работников Уральского автомобильного завода в 1945 г. (м², чел.)**

| Показатели | Дома | Бараки | Всего |
|--|-------|--------|-------|
| Жилая площадь (м ²) | 12215 | 14547 | 26762 |
| Количество проживающих (чел.) | 2622 | 2817 | 5439 |
| Среднее количество квадратных метров на человека | 4,6 | 5,2 | 4,9 |

**Составлено по: ОГАЧО. Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 46. Л. 176.

Как было указано выше, значительную часть жилищного фонда завода составляли общежития, которые располагались в домах «барачного типа», а также в жилых землянках. Количество работников, проживающих в общежитиях завода, было следующим: в 1942 г. — 300 чел., 1943 г. — 1700 чел., 1944 г. — 1500 чел., 1945 г. — 1255 чел. [\[26, л. 128\]](#), [\[29, л. 63\]](#), [\[18, л. 176\]](#). В заводских общежитиях проживали не только

молодые одинокие рабочие, но и рабочие с семьями, для которых устраивали отдельные «семейные общежития».

За жилищно-бытовое обслуживание рабочих, проживающих в общежитиях, отвечал ЖКО завода. Завод должен был обеспечивать жильцов общежитий топливом, водой и инвентарем (мебель, постельные принадлежности).

Кроме ЖКО ответственность за состояние общежитий несли и руководители отдельных цехов. За каждым цехом были закреплены комнаты. Начальник цеха и секретарь партийной организации несли ответственность за санитарное состояние общежитий и обеспеченность его необходимым инвентарем. Отдельное внимание уделялось агитационной работе. Общежития рабочих должны были посещать партийные агитаторы, в обязанность которых входила организация лекций и коллективное чтение газет, размещение наглядной агитации в виде стенгазет.

В реальности эти требования не всегда выполнялись, о чем свидетельствуют протоколы партийной организации завода. Состояние общежитий было далеким от нормы. Описывая положение дел в общежитиях в феврале 1944 г. на партийном собрании, помощник директора завода по кадрам и быту И. Г. Дыскин сообщал: «В общежитиях завода живет 1500 чел. Все комнаты распределены по цехам. Цехи Литейная 1, Холодной высадки, Монтажный, Железнодорожный следят за своими комнатами и рабочие не жалуются. Плохо следят за своими комнатами цехи Мотор 1, Термический, Инструментальный. В общежитиях имеются титаны, но кипятик бывает не всегда из-за отсутствия воды. Воду в бараки приходится возить на лошадях, что невозможно сделать с наличием нашего конного парка. Сейчас дали автомашину для подвоза воды в общежитиях, ввиду большого снега машина не может подняться вверх. Часто бывают срыв бани из-за отсутствия топлива. Необходимо строить свою кирпичную баню. Постельными принадлежностями были бы полностью обеспечены 2 комплектами, если бы не было хищений. Большая потребность мыла, но получаем мало. В общежитиях много клопов, поликлиника не ведет борьбы с этим. Предцехи не заходят в свои общежития» [\[15, л. 25-26\]](#).

Обсуждения условий жизни рабочих в заводских общежитиях на партийном собрании показывали, что, для нормального обеспечения общежитий топливом и водой, ЖКО завода не располагал транспортом. Руководители отдела сетовали и на плохое кадровое обеспечение отдела. По мнению работника отдела Зыкова «кадры в ЖКО посылают самые худшие» [\[15, л. 26\]](#).

Секретарь партийной организации завода И. Т. Федорович видел причину плохого бытового обслуживания рабочих в невнимании цехового руководства к бытовым нуждам работников. В своем выступлении он говорил: «Не все цеха помогают ЖКО в создании лучших условий в общежитиях. Вопросу быта необходимо больше уделять внимания, сегодняшнее заседание парткома должно быть предупреждающее... Необходимо думать о завтрашнем дне и искать выход из создавшегося положения. Цеховые комитеты не ставят вопрос о имеющейся бане, о ее хорошей работе. Душевые в цехах не используются в достаточной мере. Работа завкома должна быть на 90 % по быту рабочих» [\[15, л. 26\]](#).

Летом 1944 г., для контроля условий жизни рабочих на заводе, был организован смотр жилищно-бытовых условий. Задачами смотра были: 1) Проверка санитарного состояния жилищ рабочих; 2) обнаружение проблем и оказание помощи в ремонте жилых помещений; 3) выявление больных рабочих и членов их семей, оказание им помощи; 4)

организация культурного досуга в заводских общежитиях; 5) выявление безнадзорных детей и подростков с целью определения их в детские сады, школы, пионерские лагеря, трудоустройства на завод; 6) проверка работы обслуживающего персонала общежитий [\[15, л. 53 об.-54\]](#).

Месячный смотр наметили провести с 5 июня по 5 июля 1944 г. Для проведения смотра на заводе организовали комиссию в составе шести членов: заместителя секретаря парткома завода С. А. Виноградова, председателя завкома П. М. Волкова, заместителя директора по кадрам и быту П. Ф. Володина, секретаря заводской комсомольской организации Н. Н. Андросова, начальника ЖКО завода Циткилова, а также представителя от заводской поликлиники. Общезаводская комиссия должна была организовать общезаводской смотр жилищно-бытовых условий, собрать предложения от рабочих и проконтролировать создание цеховых жилищных комиссий. Работа заводской и цеховых комиссий позволила собрать сведения и определить «проблемные участки» заводского жилищного хозяйства [\[15, л. 53 об.-54\]](#).

Позднее, в августе 1944 г., партийным комитетом УралЗИС обсуждался вопрос о подготовке общежитий к зиме. На партийном собрании выступили члены жилищной комиссии, начальники цехов, работники заводского ЖКО. Обсуждение показало, что, наряду с общежитиями, подготовленными к зиме, в заводском поселке имелись общежития, требующие срочного ремонта. Во многих общежитиях у рабочих отсутствовал необходимый инвентарь. В некоторых помещениях царил антисанитария. Очень плохо обстояло дело в общежитиях Цеха сборки и испытания моторов, Волочильного цеха и Мотор № 2 [\[15, л. 75 об.-77\]](#).

Например, в выступлении начальника Административно-хозяйственного отдела Р. М. Непомнящего сообщалось: «Комиссия, которая обследовала бараки, нашла самой грязной неопрятной женскую комнату 26 барака. Комендант живет там же, но не следит, не поддерживает никакого порядка. Аппарат ЖКО работает очень плохо. Изолятор и комната приезжающих находится в антисанитарном состоянии, за которыми должен следить коммунальный отдел. В общежитиях нет борьбы с клопами. Лучшие комнаты это Железнодорожного цеха, Монтажного цеха, где коменданты товарищи Альтман и Дьяконов. Комиссия подчеркивает, что ЖКО необходимо поддерживать тот порядок, который наводят цеха. Строителям нужно указать, что крыши во всех бараках текут, надо немедленно отремонтировать» [\[15, л. 76\]](#).

В выступлении заместителя секретаря партийной организации завода С. А. Виноградова говорилось о прямой связи жилищных условий рабочих и проблемой «текучести кадров»: «Бытовые условия создают большую текучесть на заводе, поэтому вопрос общежитий очень важен. Кто понял всю важность этого вопроса — те сделали свои общежития образцовыми, но многие еще, по-видимому, недопоняли всей важности этого дела, нужно серьезно предупредить, кто не занимается общежитиями и привлекать к ответственности...» [\[15, л. 76\]](#).

В решении партийного собрания было отмечено, что «общее состояние подготовки к зиме общежитий идет слабо». Кроме невнимательного отношения руководителей ряда цехов и заводского коммунального отдела, в протоколе собрания зафиксированы факты невыполнения строителями — ОСМУ-4 своих обязанностей по ремонту зданий [\[15, л. 76 об.\]](#).

В частности отмечено, что по вине строителей, затянувших оштукатуривание барака №

16, рабочим Литейной № 1 пришлось жить на улице. Чтобы повлиять на эту ситуацию, партийная организация УралЗИС ходатайствовала перед Городским комитетом ВКП(б) о «принятии мер» к руководству ОСМУ-4 [\[15, л. 76 об.\]](#).

Результатом обсуждения стали персональные поручения должностным лицам заводской администрации. Заместителю директора по топливу и транспорту П. Д. Храмову поручили контроль по «обеспечению ЖКО транспортом». Главному инженеру Управления капитального строительства Е. М. Байзерману поручили контроль над работой ОСМУ-4 по ремонту бараков, а также по строительству в жилом поселке до 15 октября 1944 г. водоразборной колонки. Ряд поручений от партийной организации были даны руководителю коммунального отдела Циткилову, непосредственно связанные с его должностными обязанностями. Партийная организация завода вынесла предупреждение начальнику Волочильного цеха Уманскому, которого обязали устранить проблемы в общежитиях цеха в декадный срок. Кроме того, партком УралЗИС указал на «недостаточно оперативное руководство вопросом ЖКО» заместителю директора завода по кадрам и быту П. Ф. Володину [\[15, л. 77\]](#).

Невыносимо тяжелые условия жизни были в общежитиях, которые располагались в землянках. Обследование 3-х жилых землянок-общежитий, проведенное в ноябре 1944 г., показало, что условия жизни рабочих в этих помещениях были ужасающими. На заводском партийном собрании 1 декабря 1944 г. отмечалось, что в землянке № 1 была не утеплена крыша. Почти во всех землянках были неисправны печи, плохо закрывались двери. Отоплением помещений и рубкой дров рабочие занимались сами. В землянке № 2 из-за неисправности печей температура воздуха опускалась до + 5–7° С. Члены партийной комиссии констатировали, что в таком состоянии землянки для жилья были непригодны [\[15, л. 100 об.\]](#).

Дрова и торф, которыми общежития должен был снабжать коммунальный отдел, не подвозили. Землянки дровами снабжали лишь частично. Этим занимались лишь цехи: Главный конвейер и Литейная № 3. Правда, эти дрова не отличались высоким качеством, их привозили не сухими и готовыми, а в виде сырых 2-х метровых бревен. Остальные цехи, рабочие которых жили в общежитиях, бытовым условиям в землянках внимание не уделяли совсем. На 3 общежития имелась одна пила и 2 топора. Однако и те были не пригодны для распиливания и рубки дров. У ряда рабочих не было матрацев, у некоторых рабочих матрацы имелись, но с малой набивкой (солома). Иногда в матрацах солома совсем отсутствовала. Агитаторы цехов и секретари цеховых партийных организаций, которые должны были следить за культурно-бытовыми условиями жизни рабочих, безответственно относились к своим обязанностям [\[15, л. 100 об.\]](#).

Для устранения этой крайне негативной ситуации партийная организация завода приняла следующие меры. Работу коммунального отдела и руководителей ряда цехов, ответственных за обслуживание общежитий, «признали неудовлетворительной». Руководителю коммунального отдела Циткилову было вынесено предупреждение. Его обязали в недельный срок устранить проблемы в общежитиях. В противном случае дело о состоянии общежитий планировали передать в суд. Руководящему работнику ЖКО завода — Хрусталеву предписывалось в течение двух дней исправить крышу одной из землянок, а также отремонтировать все печи и двери. Партийное собрание обязало заместителя директора по кадрам и быту П. В. Володина выделить коммунальному отделу двух рабочих для распиловки дров, а также возложило обязанность лично следить за регулярным снабжением общежитий топливом. Секретарям партийных организаций цехов: Коробка скоростей, Мотор № 1, Литейная № 3, Главный конвейер —

партийная организация завода вынесла предупреждение о необходимости контролировать работу партийных агитаторов и внимательно следить за условиями проживания рабочих [\[15, л. 100 об.-101\]](#).

Перечисленные случаи показывают, что партийная организация завода выполняла функции «обратной связи» между рядовыми работниками завода и руководством предприятия. Активное вмешательство заводской партийной организации позволяло решать наиболее острые бытовые проблемы.

Меры, принятые на заводе в течение 1944 г., позволили решить часть обозначенных на партийных собраниях проблем. Кроме текущего ремонта, помещения общежитий были радиофицированы, организованы кладовые для хранения вещей, налажена регулярная стирка белья, а также снабжение кипятком [\[29, л. 63\]](#).

По сравнению с 1942–1943 гг., в 1944 г. общежития стали лучше обеспечиваться мебелью и постельными принадлежностями. По состоянию на конец 1942 г. в общежитиях завода имелось 1221 шт. кроватей и топчанов, что в полной мере удовлетворяло потребностям живущих в общежитиях рабочих. В 1943 г. в общежитиях было 1750 железных кроватей и топчанов, которые покрывали 103 % нужд проживающих (Таблица 3). В 1944 г. заводские общежития располагали 1303 кроватями и 197 топчанами. Двухъярусные топчаны, стоявшие в некоторых общежитиях, в течение 1944 г. заменили железными односпальными кроватями [\[26, л. 128\]](#), [\[29, л. 63\]](#).

Рабочие, проживающие в общежитиях, были полностью обеспечены матрацами. Гораздо сложнее обстояло дело с постельными принадлежностями. В течение 1943–1944 гг. улучшилось снабжение простынями, количество наволочек было достаточным (Таблица 3). Однако недоставало одеял и подушек. В 1943 г. на 1700 чел., проживавших в заводских общежитиях, имелось лишь 840 одеял и 465 подушек. Следовательно, доля жильцов, обеспеченных одеялами, составляла 49,4 %, а подушками были обеспечены лишь 27,4 % жильцов. В 1944 г. обеспечение жильцов постельными принадлежностями несколько улучшилось, но одеял и подушек по-прежнему не хватало.

Приведенные факты свидетельствуют о том, что условия проживания в заводских общежитиях были далеки от нормы. Но, следует учитывать, что обеспечить рабочих всем необходимым, в условиях войны и крайнего дефицита материальных ресурсов, подчас было невыполнимой задачей.

Таблица 3

Обеспечение постельными принадлежностями рабочих Уральского автомобильного завода имени И. В. Сталина, проживавших в общежитиях в 1942–1944 гг. (штук, %)***

| Постельные принадлежности | 1942 г. | | 1943 г. | | 1944 г. | |
|---------------------------|------------------|-------|------------------|-------|------------------|-------|
| | Количество (шт.) | % | Количество (шт.) | % | Количество (шт.) | % |
| Матрацы | 782 | 260,7 | 1905 | 112,1 | 2406 | 160,4 |
| Простыни | 250 | 83,3 | 3023 | 177,8 | 3475 | 231,7 |
| Наволочки | 730 | 243,3 | 2978 | 175,2 | 2961 | 197,4 |
| Одеяла | 249 | 83,0 | 840 | 49,4 | 1144 | 76,3 |
| Подушки | - | - | 465 | 27,4 | 693 | 46,2 |

***Составлено по: РГАЭ. Ф. 8573. Оп. 3. Д. 31. Л. 130; РГАЭ. Ф. 8573. Оп. 3. Д. 65. Л

63.

Решить жилищную проблему старались различными способами. Завод не только контролировал работу и помогал строительным организациям в возведении домов и бараков, но и поддерживал личную инициативу работников завода. Для этого работникам предприятия выделялись ссуды на строительство индивидуальных домов. В отличие от заводских строений, они находились в личной собственности работников завода и не состояли на балансе предприятия.

Выдавать ссуды рабочим Миасского автотранспортного завода на строительство домов стали с 1942 г. Вопрос об индивидуальном жилищном строительстве неоднократно обсуждали на заводском партбюро, что свидетельствовало о злободневности жилищной проблемы для коллектива завода [\[14, л. 16\]](#), [\[14, л. 34\]](#), [\[14, л. 36-36 об.\]](#). Впервые вопрос об индивидуальном строительстве рассматривали 1 марта 1942 г. В протоколе собрания сообщалось, что на момент проведения партийного собрания, на индивидуальное жилищное строительство заводу было отпущена ссуда 200 тыс. руб., заявление на выдачу ссуды подали 25 человек. Позднее, как свидетельствуют отчетные материалы, план по выдаче ссуд был сильно сокращен [\[30, л. 77\]](#). Для контроля над ходом индивидуального строительства на заводе была сформирована комиссия, включавшая в себя представителя от дирекции завода [\[14, л. 16\]](#).

Для ускорения строительства и оптимизации затрат партбюро завода рекомендовало выстроить типовой домик, который бы служил образцом при возведении новых домов и позволил оценить точную стоимость строительства. Каждый новый индивидуальный жилой дом должен был иметь небольшой приусадебный участок от 700 до 900 м². Индивидуальные жилые дома рекомендовалось строить на одной улице [\[14, л. 16\]](#).

В результате, в 1942 г. было выдано 32 тыс. руб. 9 застройщикам, построено 9 индивидуальных жилых домов, общей площадью 234 м². Строили дома непосредственно вблизи завода – в поселке Октябрьском [\[30, л. 77\]](#). (Рис. 4)



Рис. 4. Индивидуальные жилые дома работников УралЗИС, пос. Октябрьский Миасского района Челябинской области. 1945 г. (Источник: ОГАЧО. Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 54. Л. 60)

В 1943 г. размер выданных ссуд увеличили до 1000 тыс. руб., причем оформили гораздо больше ссуд, чем запланировали. По данным Управления капитального строительства (УКС) завода ссуды получили 113 работников. За этот год удалось построить 91 индивидуальный жилой дом, общей площадью 2366 м² (Таблица 4).

Следует отметить, что в отчетной документации завода об индивидуальном строительстве в 1943 г. имеются существенные разночтения. Иные данные содержатся в отчете завода «по основной деятельности» за 1943 г. По сведениям этого отчета ссуды на строительство индивидуальных домов получили 154 работника, построен 81 дом, общей площадью 1800 м², а 36 домов находились в стадии строительства [26, л. 133]. Материалы отчетов УКС завода за 1944 и 1945 гг. не подтверждают данные «отчета по основной деятельности» завода за 1943 г. [30, л. 77], [25, л. 25–26]. Вероятнее всего, данные заводского УКС точнее, так как это подразделение непосредственно курировало ход строительства, а также снабжение индивидуальных застройщиков строительными материалами. Плюс, как указывалось выше, индивидуальные жилые дома не состояли на балансе предприятия, а, следовательно, могли учитываться заводской бухгалтерией, составлявшей годовой заводской отчет «по основной деятельности», менее тщательно.

Организация и помощь в строительстве частных жилых домов позволяла не только смягчить острую жилищную проблему, но и обеспечить часть работников завода жильем вблизи предприятия.

Помощь в возведении индивидуального жилья была продолжена и в 1944 г. Ссуды были выданы 124 застройщикам на сумму в 731 тыс. руб. (по другим данным 799 тыс. руб.) [29, л. 65]. В 1944 г. построили 103 индивидуальных жилых дома, общей площадью 2678 м², 21 дом находился в стадии строительства. При строительстве помощь оказывалась не

только деньгами, но и строительными материалами, транспортом. Это было очень важным аспектом, ведь в условиях дефицита строительных материалов (кирпич, гвозди, оконное стекло, кровельные материалы), их было попросту негде купить, а также трудно доставить к месту строительства (Таблица 4).

Таблица 4

Показатели индивидуального жилищного строительства на Уральском автомобильном заводе имени И. В. Сталина в 1942–1945 гг. (тыс. руб., чел., штук, м²)****

| Показатели | 1942 | 1943 | 1944 | 1945 | Всего |
|---|------|------|------|------|-------|
| Сумма кредита на строительство домов по плану (тыс. руб.) | 32 | 1000 | 1040 | 1000 | 3072 |
| Сумма выданных ссуд (тыс. руб.) | 32 | 1000 | 731 | 450 | 2213 |
| Количество застройщиков, оформивших ссуды (чел.) | 9 | 113 | 124 | 121 | 367 |
| Количество строившихся домов (шт.) | 9 | 113 | 124 | 85 | 331 |
| Количество домов, введенных в эксплуатацию (шт.) | 9 | 91 | 103 | 59 | 262 |
| Площадь жилых помещений по плану (м ²) | 234 | 2938 | 3224 | 3000 | 9396 |
| Площадь жилых помещений, введенных в эксплуатацию (м ²) | 234 | 2366 | 2678 | 1870 | 7148 |

****Составлено по: РГАЭ. Ф. 8573. Оп. 3. Д. 66. Л. 77; РГАЭ. Ф. 8573. Оп. 1. Д. 205. Л. 25–26.

В 1945 г. была запланирована выдача ссуд 100 новым застройщикам, на сумму в 1000 тыс. руб., фактически оформили 121 ссуду, на сумму в 450 тыс. руб. (по другим данным 500 тыс. руб.) [\[18, л. 177\]](#). Из общего количества заемщиков завершили строительство и заселились в дома 59 работников завода, 26 домов находились в стадии строительства, 36 остались в «стадии оформления» ссуд (Таблица 4).

Значительное количество домов в 1945 г. было не достроено из-за недостаточного кредитования и нехватки строительных материалов [\[18, л. 177\]](#). Несмотря на то, что оформление ссуд застройщикам было выполнено на 121 %, 36 застройщиков не могли получить ссуду и приступить к строительству, так как банк выдал только часть спущенного финансирования. По этой же причине 26 застройщиков не смогли достроить свои дома. Отрицательное влияние на выполнение плана имела и недостаточная помощь индивидуальным застройщикам со стороны завода [\[25, л. 26\]](#).

Помощь в строительстве индивидуальных жилых домов позволила снизить остроту жилищной проблемы. Благодаря ссудам, за четыре года удалось построить 262 дома (Таблица 4). Значительное количество семей автозаводцев получили не только «крышу над головой», но и свой небольшой приусадебный участок, где рабочие могли выращивать овощи для питания семьи.

Если жилищные проблемы руководству и коллективу завода удавалось хоть как-то решать, то вопросы благоустройства по объективным причинам отодвигались на задний план. Ахиллесовой пятой жилого поселка Октябрьский, где строили заводское жилье, было отсутствие социальной инфраструктуры и общий уровень благоустройства.

Так, например, составители заводского отчета за 1944 г. сетовали, что в заводском поселке до сих пор отсутствует баня, прачечная, клуб, кино и прочие культурно-бытовые учреждения. Имеющиеся клуб, и баня строительной организации (ОСМЧ-4), нужды завода не удовлетворяли. Сообщалось, что снабжение водой производится из двух водоразборных колонок, находящихся на территории заводского поселка. Радиус обслуживания источниками водоснабжения доходил до 500 метров. Индивидуальный жилой поселок был удален от водоразборных колонок на расстояние свыше километра. Обеспечение водой не только не покрывало потребности бытовых и хозяйственных нужд, но и не отвечало минимумам пожарной безопасности [\[29, л. 64\]](#).

Поселок Октябрьский был не благоустроен, в нем отсутствовали мостовые, тротуары, не было и канализации. Транспортная проблема также не была решена. Редкие автобусные рейсы (3 рейса в день) до г. Миасс не удовлетворяли потребности населения. Передвижение в утреннее и вечернее время, совпадавшее с передвижением рабочих смен, было практически невозможно из-за перегруженности транспорта. Строительство же городской трамвайной линии, которая бы связала заводской поселок с городом, откладывалось [\[29, л. 64\]](#).

В 1945 г. вблизи завода планировали построить несколько объектов культурно-бытового обслуживания: баню, школу, клуб, детские ясли, культу базу (летний театр, ограда парка, спортивная площадка) [\[25, л. 23\]](#).

Реализовать эти планы удалось лишь частично. В 1945 г. было построено здание новой бани. Новая баня имела мужское и женское отделения с пропускной способностью 1200 человек в день. В помещении старой бани была организована прачечная, которая позволяла стирать (2 раза в месяц) постельное белье рабочих, проживавших в заводских общежитиях [\[18, л. 176\]](#).

Вблизи завода выстроили летний театр на 650 мест, сделали 20 % ограды парка, где размещался летний театр (Рис. 5). Работа по строительству капитального здания клуба только началась и была выполнена на 6 %. Поэтому в зимнее время культурно-просветительская работа в заводском поселке проводилась в помещении клуба строителей, который, впрочем, не имел достаточных площадей для возросшего населения. При заводе имелась библиотека [\[18, л. 176 а\]](#), [\[25, л. 24-25\]](#).



Рис. 5. Летний театр УралЗИС, пос. Октябрьский Миасского района Челябинской области. 1945 г. (Источник: ОГАЧО. Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 54. Л. 58)

Кроме того, в 1945 г., в заводском поселке было возведено капитальное здание школы-десятилетки, на 400 учащихся в смену (Рис. 6). Для полноценной работы школы было необходимо лишь завершить отделку помещений. Велись работы и по благоустройству поселка — уложено 500 погонных метров тротуаров, а также 600 погонных метров мощеных дорог [\[25, л. 24-25\]](#).



Рис. 6. Здание школы, пос. Октябрьский Миасского района Челябинской области (Источник: ОГАЧО. Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 54. Л. 57)

В то же время многие проблемы остались не решенными. В частности, не удалось наладить качественное водоснабжение в поселке Октябрьском, который обеспечивали

водой три водоразборные колонки. Не было водоразборных колонок для жильцов индивидуальных домов. Жителей поселка, проживавших вдали от колонок, снабжал водой заводской ЖКО. Воду доставляли автоцистерной [18, л. 176].

Анализ процесса эвакуации, размещения и жилищно-бытовых условий работников одного из крупнейших машиностроительных предприятий страны показывает, что меры, принятые государством в условиях военного времени, были оправданы. Эвакуация автотранспортного производства в глубокий тыл способствовала не только сохранению промышленного потенциала страны, но и спасению жизни людей.

В тяжелейших условиях военного времени, в уральском тылу, было создано новое производство, которое стало одним из ключевых предприятий автомобильной отрасли в стране. Эти процессы были сопряжены не только с огромным напряжением материальных ресурсов государства, но и с колоссальными усилиями советского общества. Все это в полной мере нашло отражение в условиях жизни сотрудников Уральского автомобильного завода имени Сталина. Личный вклад работниками автозавода в Победу заключался не только в ежедневном, подчас невыносимо тяжелом труде, но и в сложнейших бытовых условиях жизни каждого конкретного человека. Ради достижения общей цели люди работали на пределе человеческих возможностей, рисковали здоровьем и жизнью, переносили повседневные тяготы войны. Следует отметить, что размещение работников столичного автогиганта в провинциальном городе, «уплотнение» жилого фонда неизбежно таило в себе возникновение «социального напряжения», которое, особенно на начальном этапе, проявлялось в бытовых конфликтах с местным населением. Однако основой социальных отношений в уральском тылу, как свидетельствуют документы, были позитивные формы взаимодействия, которые были направлены на совместное решение производственных и бытовых вопросов.

В годы войны на автозаводе было налажено строительство ведомственного жилья, том числе «временного типа», что существенно снизило остроту жилищной проблемы. Для решения бытовых проблем были задействованы все доступные ресурсы. Помощь государства в реализации личной инициативы заключалась в кредитовании и содействии индивидуальному жилищному строительству.

Имеющиеся в исторических источниках факты свидетельствуют о том, что существовавшая система государственного и партийного управления в целом справилась с эвакуацией и размещением работников автомобильного производства, а активное вмешательство заводской партийной организации в сферу быта позволяло решать наиболее острые проблемы трудового коллектива предприятия и консолидировать усилия работников завода на решение общественно-значимых задач.

Библиография

1. Большаков А. В. Жилищно-бытовые условия рабочих и служащих в годы Великой Отечественной войны (1941–1945) // Материально-бытовое положение трудящихся Урала в условиях социализма (1937–1975) / Отв. ред. В. А. Саматов. Свердловск, 1981. С. 32–44.
2. Будников Ю. И. Проблемы разрешения острого жилищного кризиса в промышленных центрах Урала в начальный период Великой Отечественной войны // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Социально-гуманитарные науки. 2017. Т. 17. № 2. С. 14–18.
3. Васильева Д. С., Мельников Н. Н. Быт танкостроителей: работники УЗТМ в годы Великой Отечественной войны // Социально-экономические и демографические

- аспекты реализации национальных проектов в регионе. Сборник статей X Уральского демографического форума. В 2-х томах / Отв. ред. О. А. Козлова. Екатеринбург, 2019. Т. 2. С. 54–57.
4. Гонцова М. В. Жилищно-бытовые проблемы населения Нижнего Тагила в условиях военного времени 1941–1945 годы // Вестник Челябинского государственного университета. История. 2011. № 9 (224). Вып. 44. С. 74–81.
 5. Гончаров Г. А. Жилищное строительство и продовольственный вопрос на Урале в годы Великой Отечественной войны // Проблемы социально-экономического и политического развития Урала в XVIII–XX веках. Челябинск, 1997. С. 57–67.
 6. Давлетшина Р. М. Влияние Великой Отечественной войны на развитие жилищной сферы Южного Урала (1941–1955 гг.) // Великая Отечественная война и проблемы национальной безопасности современной России / Науч. ред. Р. Р. Хисамутдинова. Оренбург, 2020. С. 85–89.
 7. Ермаков А. В. Жилищная проблема в Нижнем Тагиле в годы Великой Отечественной войны // Тагильский вестник: историко-краеведческий альманах. Вып. 5. Нижний Тагил, 2007. С. 54–65.
 8. История Московского автозавода имени И. А. Лихачева / Авт. Н. В. Адфельд, Д. А. Баевский, И. Л. Бачило и др. М.: Мысль, 1966. 647 с.
 9. Казакова Т. А. Семин Петр Васильевич // Автомобильный завод «Урал»: энциклопедия / редкол.: В. Х. Корман (пред.) и др. Челябинск, 2009. С. 332.
 10. Корнилов Г. Е. Эвакуация населения на Урал в годы Великой Отечественной войны // Уральский исторический вестник. 2015. № 4 (49). С. 112–121.
 11. Манин А. В. Уральский автомобильный: Страницы истории ордена Октябрьской революции и ордена Трудового Красного Знамени автомобильного завода имени 60-летия СССР. Челябинск: Южно-Уральское книжное издательство, 1987. 191 с.
 12. Население России в XX веке: Исторические очерки. В 3-х т. Т. 2. 1940–1959 / Отв. ред. В. Б. Жиромская. М.: РОССПЭН, 2001. 416 с.
 13. Новиков И. А. Особенности материально-бытового положения эвакуированного населения в годы Великой Отечественной войны (на примере Челябинской области) // Тыл – фронту! Материалы международной научной конференции, посвященной 60-летию Великой Победы. Челябинск, 2005. С. 289–294.
 14. Объединенный государственный архив Челябинской области (ОГАЧО). Ф. П-373. Оп. 1. Д. 1.
 15. ОГАЧО. Ф. П-373. Оп. 1. Д. 3.
 16. ОГАЧО. Ф. П-288. Оп. 6. Д. 289.
 17. ОГАЧО. Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 13.
 18. ОГАЧО. Ф. Р-1640. Оп. 1. Д. 46.
 19. Палецких Н. П. Жилищная проблема на Урале в годы Великой Отечественной войны // Вестник Челябинского агроинженерного университета. 1994. Т. 7. С. 55–66.
 20. Потемкина М. Н. Эвакуация в годы Великой Отечественной войны на Урале: люди и судьбы. Магнитогорск: Магнитогорский государственный университет, 2002. 265 с.
 21. Пьянков С. А. Кадры уральского автомобилестроения: трудовые ресурсы УралЗИС в годы Великой Отечественной войны // Демографический потенциал стран ЕАЭС. Сборник статей VIII Уральского демографического форума / Отв. ред. А. И. Кузьмин. Екатеринбург, 2017. С. 133–138.
 22. Пьянков С. А. Эвакуация Московского автомобильного завода имени Сталина на

- Урал в воспоминаниях А. П. Чураева // Архив в социуме – социум в архиве. Материалы второй региональной научно-практической конференции. Челябинск, 31 мая 2019 г. / Науч. ред. А. Н. Антипин. Челябинск, 2019. С. 227–234.
23. Пьянков С. А., Бедель А. Э. Война, люди и моторы: история создания Уральского автомобильного завода (1941–1945 гг.) // Клио. 2018. № 9 (141). С. 175–183.
24. Рапохин К. И. Города Челябинской области в условиях Великой Отечественной войны (1941–1945 годы) // Вестник Челябинского государственного университета. История. 2011. № 9 (224). Вып. 44. С. 68–73.
25. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 8573. Оп. 1. Д. 205.
26. РГАЭ. Ф. 8573. Оп. 3. Д. 31.
27. РГАЭ. Ф. 8573. Оп. 3. Д. 32.
28. РГАЭ. Ф. 8573. Оп. 3. Д. 64.
29. РГАЭ. Ф. 8573. Оп. 3. Д. 65.
30. РГАЭ. Ф. 8573. Оп. 3. Д. 66.
31. Таран К. Д. Решение жилищной проблемы на Кировском танковом заводе (г. Челябинск) в экстремальных условиях Великой Отечественной войны // Вестник Челябинского государственного университета. История. 2013. № 18 (309). Вып. 56. С. 41–44.

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

Всем памяты булгаковские строчки о том, что москвичей испортил жилищный вопрос. И действительно, привлекательность столичного города, ставшего в XX в. настоящим эпицентром отечественной жизни, не могла не сказаться на масштабной миграции в Москву. Назовем только здесь ставшие настоящим символом «Черемушки», которые на несколько десятилетий в качестве районов массовое типового домостроения стали настоящим спасением для томившихся в бараках и полуподвальных помещениях сотен тысяч людей, укажем на горбачевские обещания о квартирах к 2000 г., чтобы показать всю важность решения жилищного вопроса не только для москвичей, но и для всех россиян. Сегодня в нашей стране вновь разворачивается крупная жилищная программа, а реновация в Москве способна не просто изменить качество жизни горожан, но и поменять внешнее восприятие российской столицы. В этой связи представляет важность изучение исторического опыта решения жилищных проблем в годы Великой Отечественной войны, осложненные не только массовыми разрушениями городов, но и эвакуацией населения из оккупированных территорий. Указанные обстоятельства определяют актуальность представленной на рецензирование статьи, предметом которой являются жилищно-бытовые условия рабочих Уральского автомобильного завода в годы Великой Отечественной войны. Автор ставит своими задачами раскрыть обстоятельства перемещения эвакуированных предприятий на Урал, оценить состояние жилищного фонда в Миассе, показать причины конфликтов между местными жителями и заводчанами, проанализировать процессы строительства ведомственного жилья. Работа основана на принципах анализа и синтеза, достоверности, объективности, методологической базой исследования выступает историко-генетический метод, в основе которого по определению академика И.Д. Ковальченко находится «последовательное раскрытие свойств, функций и изменений изучаемой реальности в

процессе ее исторического движения, что позволяет в наибольшей степени приблизиться к воспроизведению реальной истории объекта», а его отличительными чертами выступают конкретность и описательность. Научная новизна исследования заключается в самой постановке темы: автор стремится охарактеризовать жилищно-бытовые условия рабочих Уральского автомобильного завода в 1941-1945 гг. Научная новизна статьи определяется также привлечением архивных материалов. Рассматривая библиографический список статьи, как позитивный момент следует отметить его масштабность и разносторонность: всего список литературы включает в себя свыше 30 различных источников и исследований, что уже само по себе наглядно говорит о той масштабной работе, проделанной ее автором. Источниковую базу рецензируемой статьи представляют неопубликованные документы из фондов Объединенного государственного архива Челябинской области и Российского государственного архива экономики. Из привлекаемых автором исследований отметим труды М.В. Гонцовой, Г.А. Гончарова, А.В. Ермакова, К.Д. Тарана, в центре внимания которых различные аспекты решения жилищного вопроса на Урале в экстремальный военный период. Заметим, что библиография представляет важность, как с научной, так и с просветительской точки зрения: после прочтения текста читатели могут обратиться к другим материалам по данной теме. В целом, на наш взгляд, комплексное использование различных источников и исследований позволило автору должным образом раскрыть поставленную тему. Стиль написания статьи можно отнести к научному, вместе с тем доступному для понимания не только специалистам, но и широкой читательской аудитории, всем, кто интересуется как историей Великой Отечественной войны, в целом, так социально-бытовыми вопросами в военный период, в частности. Апелляция к оппонентам представлена на уровне собранной информации, полученной автором в ходе работы над темой статьи. Структура работы отличается определенной логичностью и последовательностью, в ней можно выделить введение, основную часть, заключение. В начале автор определяет актуальность темы, показывает, что в военные годы «материально-бытовое положение эвакуированного населения было крайне неоднородным», при этом формированию материально-бытовых различий способствовал целый ряд различных факторов. Автор показывает, что создаваемый на базе эвакуированных предприятий в конце 1941 г. УралЗИС первоначально не имел не только «необходимой производственной базы, но и жилья для эвакуированных рабочих». Показательно, что как отмечается в рецензируемой статье «поскольку в приоритете у строителей было возведение промышленных объектов, то планы по жилищному строительству были реализованы лишь частично». Разумеется, и это отмечается автором, «размещение работников столичного автогиганта в провинциальном городе, «уплотнение» жилого фонда неизбежно таило в себе возникновение «социального напряжения», которое, особенно на начальном этапе, проявлялось в бытовых конфликтах с местным населением». И все же, на основе приводимых автором данных, можно говорить о позитивных моментах решения встававших перед людьми вопросов. Главным выводом статьи является то, что «существовавшая система государственного и партийного управления в целом справилась с эвакуацией и размещением работников автомобильного производства, а активное вмешательство заводской партийной организации в сферу быта позволяло решать наиболее острые проблемы трудового коллектива предприятия и консолидировать усилия работников завода на решение общественно-значимых задач». Представленная на рецензирование статья посвящена актуальной теме, снабжена 4 таблицами и 6 рисунками, что усиливает ее наглядность, вызовет читательский интерес, а ее материалы могут быть использованы как в курсах лекций по истории России, так и в различных спецкурсах. К статье есть определенные замечания: так, имеются пунктуационные опечатки, можно было сказать несколько слов

и о послевоенной жилищной ситуации среди работников завода и т.д. Однако, в целом, на наш взгляд, статья может быть рекомендована для публикации в журнале «Genesis: исторические исследования».