

ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ ОМСКА В ГОДЫ «ПОСЛЕВОЕННОГО СТАЛИНИЗМА» (1946 — МАРТ 1953 гг.) ЧАСТЬ 1

В статье рассмотрены особенности повседневной жизни Омска в первые послевоенные годы (1946 — март 1953 гг.). Изучены проблемы благоустройства города, развитие транспорта, социально-бытовые условия жизни горожан, торговля, социальное обеспечение.

Ключевые слова: повседневность, благоустройство, социально-бытовые условия, торговля, транспорт, кинотеатры.

Работа выполнена при финансовой поддержке РГНФ. Проект 10-01-67101а/Т. РГНФ и Омская область.

В последние годы к проблемам истории повседневности как части социальной истории проявляется большой интерес. История повседневности г. Омска изучена ещё слабо, но в преддверии 300-летнего юбилея города комплексное исследование повседневности города и жизненных практик его жителей представляется весьма актуальной задачей. Данная работа является попыткой выявить особенности омской повседневности в первые послевоенные годы, которые ещё называют годами «послевоенного сталинизма». Эта статья является преддверием более пространный исследования.

Проблемы благоустройства города

Омск первых послевоенных лет был далёк от благоустройства в современном его понимании. Целый ряд проблем: снабжение водой, вывоз мусора, освещение домов и улиц, строительство дорог, тротуаров, теплосетей, общественный транспорт не были решены достаточным образом. Ситуация значительно осложнилась после эвакуации в город большого количества предприятий. Статистика сообщает нам, что население Омска на 17 января 1939 г. составляло 288,9 тыс. чел., а 1 января 1946 г. в городе уже насчитывалось 410,5 тыс. чел. [1]. Такой рост населения даже в самое благоприятное для экономики время не мог не обострить коммунальные проблемы. Что ж тогда говорить о периоде тяжелейшей войны.

К 1946 г. 90 % построек Омска были деревянными, не было хороших дорог и тротуаров, было мало зелёных насаждений [2]. Благоустройство города первых послевоенных лет осуществлялось в соответствии с решениями, принятыми Совнаркомом РСФСР (в 1944 г.) и СССР (в 1945 г.). Определённую роль в развитии городского хозяйства сыграли постановления Совета министров СССР и Совета министров РСФСР «О мероприятиях по улучшению городского хозяйства города Омска» (январь 1948 г.), «О мерах помощи городскому хозяйству города

Омска» (февраль 1949 г.). Предусматривались большие капитальные вложения в городское хозяйство, жилищное строительство, благоустройство рабочих посёлков.

Одной из основных проблем Омска тех лет было снабжение питьевой воды. Не хватало не только колонок, но и воды в уже существующих колонках. В связи с этим руководство города в 1946 г. ввело даже регулирование потребления воды. Промышленным предприятиям было предписано прекращать потребление воды на производственные нужды с 7 до 10 утра, и с 5 до 8 вечера [3].

Строительство Большого водопровода было главной задачей городского хозяйства на протяжении конца 1940-х гг. Пуск первой очереди дал бы городу в два раза больше воды. Уже к лету 1946 г. посёлки Куйбышевский и им. Будённого Ленинского района должны были увеличить потребление втрое, заводы и население восточной части города — в полтора-два раза. Вторая очередь водопровода должна была увеличить потребление воды ещё в три раза. Кроме очистных сооружений, планировалось ввести в строй разводящую сеть [4].

Работа по строительству водопровода была начата ещё в конце войны, но позже стройка была заморожена. Возобновление строительства сопровождалось проблемами с оборудованием и материалами. Трудности возникли при сооружении водозабора на Иртыше, укладке водопровода по болоту, проводке линий электропередачи [5]. В начале 1948 г. строительство Большого водопровода было завершено. В марте по нему пошла вода, но разводящие сети ещё не были готовы [6].

Проблема уборки мусора также волновала общественность города [7]. В апреле 1949 г. сообщалось, что горами мусора были завалены территории завода им. Ворошилова, кордной фабрики, лесозавода, кожзавода. Грязно было в Юнгородке и в Будёновском посёлке. Плохо убирался мусор во дворах, на территориях, прилегающих к рынкам и магазинам. Трест очистки города имел только 3 автоцистерны

и 32 рабочие лошади. В Омске к этому времени насчитывалось 2600 дворников, но эффективность их работы была невысока. В апреле 1949 г. редакцией «Омской правды» было созвано совещание дворников. Выяснилось, что городские власти плохо обеспечивают дворников необходимыми инструментами и материалами. Имелись случаи задержки выплаты зарплат, невыедачки положенного топлива [8].

Проблемы благоустройства города регулярно обсуждались властными органами. Так, в феврале 1946 г. на XXVII сессии Омского горсовета рассматривался ход выполнения решений правительства СССР и РСФСР. Определённое продвижение было, но его нельзя было назвать значительным. Были пущены в эксплуатацию 13 трамвайных вагонов, капитально отремонтирован понтонный мост, проложено 3,2 км теплотрассы, проделана работа по асфальтированию и озеленению площади им. Дзержинского, увеличено уличное освещение, отремонтированы некоторые бани, посажено 166 тыс. деревьев и кустарников [9]. На субботниках силами населения были отремонтированы фасады 319 домов, построены 37 тыс. кв. м. простейших тротуаров, 100 тыс. м водосточных канав. Вместе с тем жилищное строительство отставало [9].

В 1948 г. на благоустройство города, развитие его хозяйства было потрачено свыше 40,6 млн руб. Построены 41 многоквартирный и 232 индивидуальных дома общей площадью более 30,6 тыс. кв. м. Новые квартиры получили 1 300 семей рабочих и служащих. Проложено 2 100 м новой линии теплотрассы, теплофицировано 13 зданий. Электрифицировано около 3 тыс. жилых домов. Одновременно шло асфальтирование дорог, установка металлических оград, посадка деревьев. Планы выполнялись не в полном объёме. Назывались и отстающие: трест № 2, Омскгражданстрой, ОМСУ-3, Управление коммунальных предприятий [10].

В марте 1949 г. начальник Управления благоустройства Омска Г. Павлусенко поделился с читателями областной газеты планами его ведомства на 1949 г. Летом должно было пройти асфальтирование ул. Республики (от ул. Короленко до Кузнечной), ул. Партизанской (от ул. Ленина до Музейной), и др. (Даже в центре асфальт был редкостью. — С. С.). Планировалось и мощение улицы 10-летия Октября до железнодорожного переезда, ремонт 8 000 кв. м мощёных и 32 км грунтовых дорог, устройство тротуаров, водостоков.

Большое место в планах занимало озеленение. На закладку сквера им. 30-летия ВЛКСМ на месте товарного двора железной дороги было ассигновано 170 тыс. руб., 400 тыс. руб. вкладывалось в благоустройство Парка культуры и отдыха в Молотовском (позднее — Октябрьском) районе. 250 тыс. руб. ассигновалось на электрификацию и радиофикацию. На строительство постоянного металлического моста через Омь планировалось израсходовать 1,5 млн руб. Немало было сделано и предприятиями. В 1948 г. силами населения было устроено 42 929 водоотводных канав, 47 600 кв. м деревянных и шлаковых тротуаров, посажено 7 200 деревьев и кустарников. В работах по благоустройству участвовало 390 тыс. горожан [11].

Проблемы благоустройства Омска накапливались долгое время, и исправить ситуацию в короткий срок было невозможно. В 1950 г. из 640 км городских дорог было замощено 79,3 км, заасфальтировано — 12,3 км и спрофилировано — 81,3 км. Из 1 280 км тротуаров было благоустроено только 27 %. Мало было и зелё-

ных насаждений. При норме в 10 кв. м площади зелёных насаждений на одного жителя в Омске приходилось 6,3 кв. м. Наружное освещение имелось лишь на 11 % улиц. При отсутствии ливневой канализации и недостаточности мощности треста очистки более 40 % мусора и нечистот оставалось в городе [12].

Транспорт

Коммуникации всегда оставались проблемой для большого города. И без строительства дорог и мостов, трамвайных путей, без закупок большого количества трамваев, автобусов решить транспортную проблему было невозможно. Большинство дорог города оставались не только неасфальтированными, но зачастую и попросту непроезжими, что мешало развитию автобусного движения. В мае 1949 г. из 640 км дорог только пятую часть можно было считать проезжими. С тротуарами ситуация была ещё хуже. Из необходимого минимума 1280 км их было только 376 км. Из них асфальтированных имелось 28,5 км, деревянных — 31 км, шлакобетонных — 279 км [13].

В первые послевоенные годы транспортная проблема не была решена. Немалое количество районов были вне досягаемости общественного транспорта. Через Иртыш был понтонный мост летом. Зимой был мост ледяной. Мосты эти были в створе ул. Масленникова, где в 1959 г. построили Ленинградский мост. Через Омь был железный мост (в районе ул. Ленина). Много сил город потратил и на строительство Комсомольского моста (в створе ул. К. Маркса), который был сдан в эксплуатацию в 1953 г.

Главным транспортом горожан оставался трамвай. Открытие трамвайного движения в Омске состоялось 15 ноября 1936 г. Первая линия протяжённостью 6,8 км проходила от сада им. Куйбышева (возле современного кинотеатра им. Маяковского) до железнодорожного вокзала. Последующие линии связали с центром Городец Водников, Ремесленные улицы, Парк культуры и отдыха им. 30-летия ВЛКСМ, сельхозинститут [14].

Ситуация с общественным транспортом в Омске оставалась неудовлетворительной. Об этом, в частности, свидетельствует «Открытое письмо» преподавателей сельхозинститута (14 профессоров и 14 доцентов) председателю горисполкома А. В. Полухину, опубликованное в «Омской правде» 12 апреля 1946 г. В письме говорилось, что движение трамваев между городом и сельхозинститутом, которое всегда проходило очень нерегулярно, «в последние 6 месяцев прекратилось совсем». В результате сотрудники института, живущие в городе, были вынуждены проходить пешком на работу (по 15–20 км ежедневно!). Но и те, кто жил возле института, в свою очередь должны были совершать пешие прогулки, поскольку вели большую работу в центре [15].

Даже когда омич дождался трамвая, уехать ему было нелегко. Давка и толкотня были нормой жизни пассажиров. В 1947 г. ситуация с трамвайным движением лучше не стала. На остановках скапливалась масса людей (иногда сотни), которые брали трамвай штурмом. Никакой очередности не соблюдалось. Очень плохо ходил трамвай по маршруту: Городец Водников — Сад Куйбышева — 11-я Ремесленная. На Ремесленные трамвай приходил всего пару раз за день, а то и не приходил совсем [16].

Директор трамвайного треста Никольский, выступая на заседании горсовета, объяснял, что у треста нет ни службы пути, ни службы движения, ни ремонтной базы. Строительство дело шло очень мед-

ленно. «Меня ругают за работу трамвая, но без своей ремонтной базы я ничего не могу сделать» [17]. Не хватало и материалов, оборудования.

В 1950 г. городские власти начали прокладывать вторые пути для трамвайных маршрутов, чтобы улучшить движение. Помощь в строительстве путей оказывала железная дорога. В мае 1951 г. была введена в эксплуатацию вторая очередь трамвайной линии, связывающая центр Омска с Парком культуры и отдыха [18].

Основой автобусного парка Омска были машины с московского автозавода имени Сталина — ЗиС (ныне АМО-ЗИЛ). В 1946 г. парк машин стал пополняться: автобусы ЗиС-8, ЗиС-16, ЗиС-154. Автобусы марки ЗиС-154, вместе с капотными машинами ГАЗ-0330, ЗиС-16 составляли парк послевоенного Омска. В 1951 г. начали поступать усовершенствованные автобусы ЗиС-155.

Помимо трамвая и автобусов омичи пользовались «речными трамваями» (теплоходами, которые ходили по Иртышу), электричками, такси. При необходимости использовался и гужевой транспорт (пролётки). С 22 мая 1949 г. омичи стали обслуживаться легковыми такси марки «Победа» [19].

Социально-бытовые условия

В годы войны Омск принял большое количество эвакуированных предприятий. Рабочие заводов терпели все бедствия ради достижения Победы, но после окончания войны их настроения стали меняться. Всё чаще они понимали вопиющую несправедливость того, что их социально-бытовое положение не улучшается. Более того, им не разрешали вернуться в родные города, в которые у некоторых работников уже уехали семьи.

Особенно острой реакция рабочих была на танковом заводе №174, где имели место факты коллективного отказа рабочих от работы свыше 8 часов, самовольного оставления предприятия (несмотря на уголовную ответственность за это). Одновременно с этим рабочие и инженерно-технические работники стали проявлять недовольство тяжёлыми жилищно-бытовыми условиями и требовать возвращения в родные города.

Омский завод не был каким-то исключением. Уже с середины мая 1945 г. в ЦК ВКП(б) регулярно поступали сообщения из обкомов, что рабочие самовольно покидают предприятия «по мотивам окончания войны». Органы госбезопасности перлюстрировали письма, составляли сводки для руководства страны и знали об этих настроениях. Рабочие писали родственникам и друзьям о низких зарплатах (не более 400 руб.), отсутствии одежды, обуви, бегстве в родные места [20].

На нескольких оборонных заводах Урала и Сибири в течение июля — сентября 1945 г. были отмечены волнения рабочих. В ответ на это 4 августа 1945 г. Секретариат ЦК ВКП(б) принял постановление «О мероприятиях по улучшению массово-политической работы и материально-бытового обслуживания рабочих заводов № 22, 174 и 179». В постановлении упоминались заводы Казани, Омска и Новосибирска.

В соответствии с постановлением на омский завод №174 были командированы представители ряда министерств и профсоюзов. Итогом работы комиссии в Омске стала Записка для ЦК ВКП(б). В ней отмечалось, что на заводе № 174 из общего количества работающих 12 385 человек 96 % эвакуирован-

ных и мобилизованных из Ленинграда, Ворошиловграда, Сталинграда и других городов. Значительная часть этих работников «стремится вернуться к своим семьям, сохранить свои дома, имущество, сменить климатические условия по состоянию здоровья» [21].

Приводимые факты рисуют весьма мрачную картину бытовых условий рабочих. 8 594 работающих с семьями были расселены в частных домах, в порядке уплотнения. Около 3 тыс. рабочих жило в общежитиях и землянках на 2-ярусных койках, где на одного человека приходится 1,52 кв. м жилой площади. Строительство жилых домов проводилось «исключительно плохо». За 1943—1945 гг. вместо 24 тыс. кв. м жилой площади было построено только 9 тыс. кв. м [21, с. 274].

Дома и общежития были не благоустроены и не приспособлены к зимним сибирским условиям. В рабочих поселках многие дома не имели электричества и воды. Зимой 1945 г. общежития и дома отапливались с большими перебоями. Рабочие вынуждены были покупать топливо по спекулятивным ценам на рынке. Неудовлетворительно было поставлено и медицинское обслуживание.

Рабочие и их семьи испытывали «исключительно острую нужду в одежде, обуви и белье». За 1945 г. на одного работающего в среднем было выдано швейных изделий 0,38 шт. и обуви 0,7 штуки. Из-за отсутствия обуви и одежды в 1945 г. не посещали школу около 1 300 детей. Невозможно равнодушно читать те места Записки, где говорится об отсутствии у рабочих, ковавших оборонный щит страны, самых элементарных вещей. *«Некоторые рабочие обносились до того, что не могут показаться в общественных местах. У семейных рабочих нет обеденной и кухонной посуды, ложек, чашек, кружек, не хватает кроватей, стульев, умывальников и другого самого необходимого инвентаря. Продовольственные карточки отовариваются с большим опозданием и в большей части заменителями. Рабочие почти не получают мыло, соль и керосин»* [21, с. 274].

Неудовлетворительное снабжение рабочих и служащих вынуждало их приобретать вещи и продукты на рынке. При высоких удержаниях из зарплат (вычитались не только налоги, но и займы. — С. С.), рабочим порой не хватало их заработка для оплаты питания в столовой, жилья, приобретения хлеба.

Резкой критике комиссией были подвергнуты и руководители завода, которые не принимали мер для улучшения бытовых условий работающих. Крайнее недовольство рабочих вызывал директор К. А. Задорожный. При недостатке одежды для рабочих директор и его сподручные проявляли «излишества». Например, в 1944—1945 гг. директор взял себе 255 метров шёлка и шерсти, 79 предметов белья и обуви, его заместители вели себя не лучше. Таким поведением К. А. Задорожный и его окружение подрывали свой авторитет [21, с. 275]. Рабочие говорили: *«Мы живём в концлагере им. Задорожного»*.

Для оказания помощи заводу были приняты следующие меры: выдача ссуд рабочим и служащим; ремонт их квартир; увеличение строительства жилья и других социальных объектов; передача для расселения рабочих двух школ и клуба [21, с. 275—276].

Самые проблемные кварталы (Сталинский, Куйбышевский и Будёновский посёлки), где жили рабочие военных заводов, оставались неблагоустроенной зоной и позднее. Так, даже в апреле 1950 г. в рабочем посёлке им. Куйбышева не было бани, клуба, библиотеки, кино. На многих улицах у жителей по-прежнему отсутствовало электричество и радио. Несмотря

на завершение строительства водопровода, не хватало и воды, поскольку не были построены разводящие сети. В Сталинском посёлке отсутствие электричества и радио дополнялось и весенним подтоплением [22].

На протяжении первых послевоенных лет социально-бытовые условия рабочих эвакуированных заводов Омска оставались очень тяжёлыми. Впрочем, условия и на других заводах города (например, на Сибзаводе) были не намного лучше [23].

Конечно, были коренные омики, условия проживания которых были лучше, но и они в эти годы сталкивались с трудностями снабжения водой, топливом, отсутствием электричества и радио.

Библиографический список

1. Исупов, В. А. Городское население Сибири : От катастрофы к возрождению (конец 30-х — конец 50-х гг.) [Текст] / В. А. Исупов. — Новосибирск, 1991. — С. 37.
2. Исторический архив Омской области (Далее — ИсаОО). Ф.Р-235. Оп. 2. Д. 424. Л. 13.
3. К сведению руководителей промышленных предприятий и заводов [Текст] // Омская правда. — 1946. — № 14. — 19 января. — С. 4.
4. Залыгин, С. Важная государственная стройка [Текст] / С. Залыгин // Омская правда. — 1946. — № 49. — 8 марта. — С. 3.
5. Большой водопровод города Омска [передовая] [Текст] // Омская правда. — 1946. — № 42. — 26 февраля. — С. 1.
6. Благоустроить город, всемерно улучшать городское хозяйство [Текст] // Омская правда. — 1949. — № 70. — 10 апреля. — С. 2.
7. ИсаОО. Ф.Р-235. Оп. 2. Д. 328. Л. 3.
8. Их нужды [Текст] // Омская правда. — 1949. — № 80. — 24 апреля. — С. 4.
9. О благоустройстве города Омска. С XXVII сессии Омского городского Совета депутатов трудящихся [Текст] // Омская правда. — 1946. — № 24. — 2 февраля. — С. 2.
10. Благоустроить город, всемерно улучшать городское хозяйство [Текст] // Омская правда. — 1949. — № 70. — 10 апреля. — С. 2.
11. Павлусенко, Г. План на 1949 г. [Текст] / Г. Павлусенко // Омская правда. — 1949. — № 61. — 28 марта. — С. 2.
12. ИсаОО. Ф.Р-235. Оп. 2. Д. 424. Л. 16—18; Благоустройству Омска — широкий размах [передовая] // Омская правда. — 1950. — № 69. — 7 апреля. — С. 1.
13. За культурные, благоустроенные дороги [Текст] // Омская правда. — 1949. — № 100. — 24 мая. — С. 3.
14. Омский электрический транспорт [Текст] // 80 лет пассажирским перевозкам в Омске, 1924. — 2004. — Омск, 2004. — С. 20—22.
15. Открытое письмо председателю Исполнительного комитета Омского городского Совета депутатов трудящихся т. Полухину [Текст] // Омская правда. — 1946. — № 74. — 12 апреля. — С. 4.
16. Трамвайные неурядицы [Текст] // Омская правда. — 1947. — № 62. — 28 марта. — С. 4.
17. ИсаОО. Ф.Р-235. Оп. 2. Д. 255. Л. 36.
18. Трамвай идёт сквозным маршрутом [Текст] // Молодой большевик. — 1951. — № 69. — 20 мая. — С. 3.
19. Объявления [Текст] // Омская правда. — 1949. — № 99. — 22 мая. — С. 4.
20. Информация Наркомата государственной безопасности СССР о положении заводов г. Омска (по материалам перлюстрации частной переписки) [Текст] // Советская жизнь. 1945—1953 : сб. документов. — М., 2003. — С. 276—279. (Первоисточник: РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 117. Д. 530. Л. 53—57).
21. Записка заведующего отделом Управления кадров ЦК ВКП(б) Бородин Г. М. Маленкову о положении рабочих на заводе № 174 [Текст] // Советская жизнь. 1945—1953. — С. 273—276. (Первоисточник: РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 117. Д. 530. Л. 37—41).
22. Вопрос остаётся открытым (По письмам в редакцию) [Текст] // Омская правда. — 1950. — № 83. — 25 апреля. — С. 3.
23. На Сибзаводе мало заботятся о нуждах рабочих и служащих [Текст] // Омская правда. — 1946. — № 7. — 9 января. — С. 3.

СИЗОВ Сергей Григорьевич, доктор исторических наук, доцент (Россия), заведующий кафедрой отечественной истории и политологии.
Адрес для переписки: e-mail: sizov-omsk@yandex.ru

Статья поступила в редакцию 17.12.2010 г.

© С. Г. Сизов

Книжная полка

Кара-Мурза, С. Г. Ошибка Столыпина. Премьер, перевернувший Россию / С. Г. Кара-Мурза. — М. : Эксмо, 2011. — 224. — ISBN 978-5-699-52044-2.

В 2011—2012 гг. в России отмечается 100-летие гибели (сентябрь 2011 г.) и 150-летие со дня рождения (апрель 2012 г.) П. А. Столыпина. Распоряжением премьер-министра В. В. Путина создан Оргкомитет по подготовке и проведению соответствующих памятных мероприятий, а Мосгордума приняла решение об установке памятника П. А. Столыпину около «Белого дома» в Москве. Чем объясняется подобное повышенное внимание к личности Столыпина? Как считает автор данной книги, известный писатель и публицист С. Г. Кара-Мурза, роль Столыпина в русской истории далеко неоднозначна, а его реальный образ далек от усиленно создаваемого властью идеала. Миф о Столыпине нужен нынешней власти для оправдания проводимых ею реформ, ради чего предаются забвению все отрицательные черты этого государственного деятеля, — даже то, что он фактически стал «отцом» русской революции 1917 г. В своей книге С. Г. Кара-Мурза собрал множество свидетельств современников и документальных материалов о П. А. Столыпине — все это позволяет объективно оценить личность человека, который объявлен ныне «символом России».