

УДК 94 (47).084.8

## СОЦИАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КАЗАНИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 1940-х–1950-е ГОДЫ

© 2010 А.Г. Галлямова

Институт истории Академии наук Республики Татарстан, г. Казань

Поступила в редакцию 25.08.2009

В статье рассматриваются основные направления в развитии социальной инфраструктуры Казани в 1940-1950-е гг., при этом автор акцентирует внимание на его просчетах. При сложившейся командно-административной системе управления в стране непромышленные подсистемы города развивались по остаточному принципу, не позволявшему обрести Казани облик настоящего столичного города.

Ключевые слова: советская Казань, городская социальная инфраструктура, жилищная проблема, городское коммунальное хозяйство в послевоенные десятилетия.

В послевоенные десятилетия Казань, оставшаяся сердцевинной старого Казанско-Зеленодольского промышленного узла, совершила мощный рывок в промышленном развитии. Здесь развернулось строительство крупных промышленных предприятий, ориентированных на общесоюзные нужды. Это объяснялось весьма актуализировавшейся в условиях “холодной” войны государственной стратегией, согласно которой республике отводилась роль важной тыловой базы. Сразу после войны в Казани были начаты работы по сооружению нескольких крупных предприятий машиностроения. На казанских предприятиях был освоен выпуск новых типов металлообрабатывающих станков, авиационных двигателей, электроаппаратуры, сантехоборудования, измерительных, медицинских приборов, пишущих машинок. К концу 1950-х гг. Казань становится также крупным центром химической промышленности.

Наиболее крупные промышленные предприятия сооружались на окраинах города. Экстенсивное развитие экономики Казани способствовало увеличению её территории. К концу 1950-х гг. площадь города увеличилась по сравнению с дореволюционным периодом в 2 раза. Если до 1917 г. она составляла 12279 га, то в 1959 г. – 24902<sup>1</sup>. Ввод в действие новых заводов требовал большого числа рабочих рук, это отразилось на бурном росте его численности. С 1939 по 1959 г. население Казани увеличилось с 406,0 до 667,2 тыс. человек<sup>2</sup>.

Быстрый рост города требовал решения целого комплекса проблем совершенствования его социальной инфраструктуры. Но Татарстан в числе других регионов, не входивших в зону во-

енных действий, не мог рассчитывать на выделение достаточных средств. В послевоенные десятилетия в Казани остро стояли проблемы жилищного, бытового, медицинского, транспортного, торгового, культурно-развлекательного обслуживания. На их решение требовались колоссальные средства.

Подавляющая часть государственного жилого фонда Казани в середине XX в. состояла из домов дореволюционной постройки, многие из них являлись абсолютно непригодными для проживания. В мае 1950 г., по официальным сильно заниженным данным, в Казани насчитывалось 107 таких домов, в них проживала 661 семья<sup>3</sup>. Государственное жилищное строительство в послевоенные годы ограничивалось, как правило, возведением комфортабельных жилых зданий в центре города для руководителей различного рода, наиболее видных представителей творческой и научной интеллигенции. Большинство простых казанцев проживало в домах, не имевших бытовых удобств. Часто это были тесные холодные бараки, сырые подвалы. Жилье отапливалось дровами или углем. К примеру, работникам “Пишмаша” приходилось жить даже в приспособленных свинарниках, которые были построены в 1938-1939 гг.<sup>4</sup>

Заметные подвижки в решении квартирного вопроса наметились в середине 1950-х гг., когда массовый характер обрело строительство так называемых “хрущевок”. За 1952-1958 гг. в Казани была построена 641 тыс. кв.м жилой площади<sup>5</sup>. Общий жилищный фонд города увеличился с 1772 тыс. кв.м в 1945 г.<sup>6</sup> до 4985 тыс. кв.м в 1961 г.<sup>7</sup> Однако темпы жилищного строительства не поспевали за темпами роста населения Казани, обеспеченность жильем которого оставалась крайне низкой. В конце 1950-х гг. она составляла в городах и рабочих поселках республики 4,7 кв.м на одного человека, в Казани – 4,4

*Галлямова Альфия Габдулнуровна, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник отдела новой и новейшей истории Татарстана.*

*E-mail: alfiya1955@gmail.com*

кв.м<sup>8</sup> (50% от нормы). К тому же значительная часть жилья характеризовалась низким качеством. По официальным данным, 36% жилищного фонда Казани, относящегося к фонду местных советов, относилось к так называемым изношенным строениям. В общем жилищном фонде каменные строения составляли 48%, остальные дома были деревянными<sup>9</sup>. В 1961 г. около 10% населения Казани проживало в общежитиях, 19,5% – в частных, зачастую аварийных домах<sup>10</sup>.

Редакции центральных, республиканских газет буквально заваливались письмами от казанцев. В Центральном архиве историко-политической документации РТ имеется 45-страничная подборка 330 писем, пришедших в газету «Правда» в 1964 г. Это были жалобы от жильцов барачных, подвалов, чердаков, а иногда и сараев, где на одного человека приходилось 1,5-2 кв. метра жилой площади. О тяжелых жилищных условиях писали инвалиды Отечественной войны, семьи погибших воинов, больные туберкулезом. Из этой подборки невозможно выбрать самые драматичные. Видимо, в газете «Правда» уже был сделан соответствующий отбор. Приведем, что называется, первое попавшееся письмо, которое ничуть не «колоритнее» остальных: «Обращаюсь к вам от имени 15 семей. Наш барак – грязный, запущенный, зеленый от сырости домишко с одной входной дверью общего коридора. Вот уже 8 лет наш барак аварийный... Стоит он у самой дороги, в окружении двух заводов (компрессорного и электроконструкций). Пыль, гарь, сажа, бесконечные автомашины. Неудивительно поэтому, что дети наши туберкулезные. В семье Фаттаховых муж болен открытой формой туберкулеза, в одной комнате находятся двое детей. Наша семья состоит из 7 человек. Живем в одной комнате на 16 кв.м. Мать больна туберкулезом открытой формы»<sup>11</sup>.

На протяжении всего советского периода чрезвычайно сложно было и гостям Казани устроиться в гостиницу, которых в середине 1950-х гг. было всего 4, в то время как до революции – 34<sup>12</sup>. Этого было явно недостаточно для города, имевшего тесные экономические и культурные связи с другими городами и странами. Несмотря на то, что Казань из-за множества предприятий ВПК оставалась «закрытым городом», республику посещали тысячи гостей. Так, в 1956 г. Казань посетило 1800 иностранцев в основном из социалистических стран, но были и представители Англии, Канады, Франции, Финляндии<sup>13</sup>.

В 1940-1950-е гг. в запущенном состоянии находилась в Казани система водоснабжения и канализации. К началу 1950-х гг. из 11 районов города только 5 имели водопроводы. Половина

жителей Казани пользовалась колодцами и колонками. К началу 1960-х гг. протяженность уличных водопроводных сетей составляла 24,4% к длине улиц, хотя нормой в тот период считалось 50%. Причем в центральной части Казани сеть была проложена до 1917 г.<sup>14</sup> Обеспеченность населения водой в столице республики составляла 105 л на человека в сутки при минимальной норме 150 л.<sup>15</sup> В конце 1950-х гг. лишь 35% жилого и общественного фонда в Казани было подсоединено к канализационной сети.<sup>16</sup>

Внутригородские дороги столицы республики также в первые послевоенные десятилетия находились в запущенном состоянии. К концу 1950-х гг. только пятая часть улиц Казани имела какое-то дорожное покрытие, четвертая часть не имела освещения.<sup>17</sup> В начале 1950-х гг. при длине улиц в 360 км город не располагал ни одной снегоуборочной машиной, ни одним грейдером.<sup>18</sup> С большими перебоями работал городской автотранспорт, основную часть которого до середины 1950-х гг. составляли списанные военным ведомством машины. Правда, в 1948 г. в Казани открылась первая троллейбусная линия. Она соединила центр города с новыми кварталами Заречья. Через два года на казанских улицах появились десять новых трамвайных вагонов и четырнадцать троллейбусов. В 1949 г. возобновилась служба таксомоторных перевозок, приостановленная во время войны. Это была, конечно, маломощная служба. Весь парк состоял из 5 автомобилей «Победа». В городе существовала всего одна стоянка такси в центре города на площади им. Куйбышева. С 1955 г. начала функционировать и служба грузоперевозок<sup>19</sup>.

В 1950-1960-е гг. Казань имела репутацию самого грязного города Поволжья. На одном из собраний партийно-хозяйственного актива, посвященном экологической ситуации, депутат Казанского горсовета студент КАИ Кабанов весьма точно обрисовал бедственное состояние столицы республики: «По всему городу дымят трубы. Посмотрите на снег, он кругом черный от копоти. Есть фильтры для дымовых труб, их необходимо ввести. Кроме того, в центре города есть озеро Кабан. А что представляет оно собой? В середине августа это озеро превращается в болото, на нем появляется тина, а там купаются дети. В озеро сбрасываются все промышленные отходы предприятий, расположенных вокруг озера. Даже рыба из Кабана пропахла этими отходами».<sup>20</sup>

Отчасти неряшливое состояние Казани объяснялось появлением в ней рурализированных анклавов, сформированных целыми пластами деревенских жителей, вовлеченных в городскую среду бурным развитием промышленности. Жизнеспфера Казани с низким уровнем развития социальной ин-

фраструктуры не являлась полноценной средой для культивирования у новоиспеченных горожан чувства причастности к городской цивилизации, вытекающего из него ответственного отношения к порядку на улицах, в подъездах, местах общественного пользования. Это хорошо иллюстрируется замечанием К. Фасеева на пленуме Татарского обкома КПСС в 1960 г. о том, что “казанцы недавно приобрели великолепный колхозный рынок, но... его уже успели загадить”.<sup>21</sup>

Главная причина неопрятного городского облика Казани заключалась, конечно, в технократических приоритетах государственной политики, игнорировании социальных нужд регионов. Руководители Казани на протяжении всего послевоенного периода пытались “достучаться” до центральных органов власти с целью показать, как много проблем накопилось в городском жилищно-коммунальном хозяйстве. В течение 7 лет после войны ежегодно руководство Казани ставило вопрос о необходимости незамедлительного ремонта ливневой канализации и неизменно получало из Москвы отказ. В течение трех лет (1948-1950 гг.) между центральными министерствами “гуляла” просьба Казанского горисполкома о выделении средств для дезинфекции общественных санузлов. Их в постоянно растущем в условиях бурно развивавшейся промышленности городе катастрофически не хватало, ведь для большинства казанцев “удобства были во дворе”.

В 1954 г. по инициативе республиканских властей в Казани с приглашением московских руководителей состоялось совещание по проблемам развития городского коммунального хозяйства. Присутствовавший на совещании министр коммунального хозяйства РСФСР Суворов признался, что его первым впечатлением от Казани было отсутствие порядка и грязь. “Нет двора, о котором можно было бы сказать, что он хорошо очищен, нет улицы, которая чисто содержится, – сказал он. – Даже центральные улицы, по которым гуляют люди, где расположены магазины, культурные учреждения, тоже содержатся в неудовлетворительном состоянии. ...Дойдите до Кремля, и там вы найдете свалку”. При этом министр пытался указать на недостатки в работе самих городских служб. Но обличительной речи в их адрес не получалось. Упрекнув в вышедших из строя раньше срока городских автобусах, Суворов сам же был вынужден признать, что для их ремонта нет запасных частей, а частые поломки вызывались никудадышными дорогами, для содержания которых в надлежащем виде у города не было достаточной техники.

Суворов согласился, что коммунальное хозяйство Казани нуждалось в серьезном переоснащении, но посоветовал выявить внутренние резер-

вы для исправления положения, так как Министерство коммунального хозяйства, по его признанию, не имело возможности выделить ни одной бортовой машины, ни одного снегопогрузчика, ни одного самосвала. После совещания коренного перелома в развитии коммунального хозяйства не произошло. Коммунальным службам было выделено 8 унитазов и 80 бачков, что покрывало потребности только одного дома, три машины для уборки улиц, что повысило возможности городских служб по уборке территории лишь на 5%. В конце 1950-х гг. в Казани имелось всего 26 машин, обеспечивавших потребности города по уборке мусора только на 30%. Из-за катастрофической нехватки мусороуборочной техники в городе было 40 свалок, находившихся в безобразном состоянии.

В послевоенные 5-10 лет из-за отсутствия средств на ремонт в Казани не работала половина объектов коммунального хозяйства, культурных учреждений. Серьезные претензии вызывала у жителей городов работа бань. В Казани их катастрофически не хватало, но многие имевшиеся годами находились на ремонте. На протяжении послевоенных десятилетий тяжелая ситуация сохранялась и по школам. Недостаток помещений приводил к необходимости вводить трехсменный режим работы в школах. Так, в 1957/1958 учебном году в Казани было 39 таких школ, где училось 5800 человек.<sup>22</sup> Некоторые культурные и просветительские учреждения не могли вернуть себе прежние здания в полном объеме. В послевоенные годы Казань оставалась единственным городом в Поволжье, где не было ни одного Дома для школьников.<sup>23</sup> Проблема помещений остро стояла практически во всех вузах и техникумах Казани. В 1940-е гг. вообще не имели своих зданий ветеринарный и финансовый техникумы, поэтому занятия в них проводились только по вечерам. Вузам и техникумам не хватало также мебели, студентам порой приходилось слушать лекции стоя.<sup>24</sup>

В ведущих вузах (КАИ, КХТИ) на одного студента приходилось учебно-производственных площадей 2-3 кв.м при средней норме 10 кв.м.

С самого начала развития нарекания горожан вызывали новые отрасли городского быта, такие как телефон, телевидение, газификация. В рассматриваемый период обострилась проблема торгового обслуживания, здравоохранения. Иными словами, какую область социальной инфраструктуры ни возьми, во всех из них не было достигнуто уровня, достаточного для удовлетворения нужд горожан.

При сложившейся командно-административной системе управления в стране, позволявшей в централизованном порядке обеспечивать

изъятие и перераспределение всех ее ресурсов, мобилизацию их на решение ключевых с точки зрения Центра задач, в Казани осуществлялись мероприятия, позволяющие говорить не только о догоняющем, но и подтягивающем характере модернизации региона. Однако мобилизационная суть этой модели ограничивалась лишь форсированием индустриализации. Исходя из приоритетов в экономической стратегии, местное руководство, также как руководство страны, в первую очередь заботилось о промышленном производстве, понимая, что за его продукцию спросят жестко, а за социальную инфраструктуру лишь пожурят. Как показывает анализ отчетов горкома КПСС за 1946-1950-е гг., из года в год планы освоения средств на непромышленных объектах не выполнялись, но тональность отчетов была бодрой, так как планы производства промышленной продукции перевыполнялись.

Таким образом, в послевоенные десятилетия непромышленные подсистемы Казани развивались по остаточному принципу, не позволявшему ей обрести облик настоящего столичного города.

#### ПРИМЕЧАНИЯ

<sup>1</sup> *Абрамов П.В.* Татарская АССР. Экономико-географичес-

кий очерк. Казань: Татар. книж. изд-во, 1960. С.182.

<sup>2</sup> 70 лет Татарской АССР. Юбилейный статистический сборник. Казань: Госкомстат РСФСР, 1990. С.6.

<sup>3</sup> Центральный Государственный архив историко-политической документации Республики Татарстан (ЦГА ИПД РТ). Ф.15. Оп.31. Д.15. Л.221-222.

<sup>4</sup> ЦГА ИПД РТ. Ф.19. Оп.45. Д.72. Л.9-11.

<sup>5</sup> *Абрамов П.В.* Указ. соч. С.180.

<sup>6</sup> ГА РФ. Ф.150. Оп.2. Д.1473. Л.20.

<sup>7</sup> Народное хозяйство Татарской АССР. К пятидесятилетию со дня образования. Казань: Статистика, 1970. С.183.

<sup>8</sup> ЦГА ИПД РТ. Ф.15. Оп.31. Д.15. Л.221-222.

<sup>9</sup> ГА РФ. Ф.150. Оп.2. Д.1473. Л.20.

<sup>10</sup> История Казани: В 2-х кн. Кн.2. Казань: Татар. книж. изд-во, 1991. С.310.

<sup>11</sup> ЦГА ИПД РТ. Ф.15. Оп.45. Д.24. Л.7-15.

<sup>12</sup> ГА РФ. Ф.150. Оп.2. Д.1473. Л.33.

<sup>13</sup> ЦГА ИПД РТ. Ф.15. Оп.39а. Д.77. Л.201.

<sup>14</sup> ЦГА ИПД РТ. Ф.15. Оп.41. Д.67. Л.21.

<sup>15</sup> ЦГА ИПД РТ. Ф.15. Оп.39а. Д.77. Л.202.

<sup>16</sup> Заседания Верховного Совета Татарской АССР. Созыв пятый. 9 сессия, 13-14 нояб. 1962 г. / Стеногр. отчет. Казань: Таткнигоиздат, 1963. С.40-42.

<sup>17</sup> ЦГА ИПД РТ. Ф.15. Оп.39а. Д.77. Л.202.

<sup>18</sup> ЦГА ИПД РТ. Ф.15. Оп.31. Д.15. Л.227.

<sup>19</sup> Советская Татария. 1988. 20 янв.

<sup>20</sup> ЦГА ИПД РТ. Ф.19. Оп.45. Д.72. Л.51-52.

<sup>21</sup> ЦГА ИПД РТ. Ф.15. Оп.41. Д.140. Л.163.

<sup>22</sup> ЦГА ИПД РТ. Ф.15. Оп.39а. Д.77. Л.204.

<sup>23</sup> ЦГА ИПД РТ. Ф.15. Оп.30. Д.6. Л.425.

<sup>24</sup> ЦГА ИПД РТ. Ф.26. Оп.88/16. Д.39. Л.13.

## SOCIAL INFRASTRUCTURE OF KAZAN IN 1940–1950s

© 2010 A.G. Gallyamova

Institute of History of the Republic of Tatarstan Academy of Sciences, Kazan

This article examines the direction of Kazan's social infrastructure development in 1940–1950s; special attention is given to its shortcomings and miscalculations. Under the established administrative command system Kazan's nonindustrial subsystems developed along traditional lines, which hindered Kazan from getting an image of a true capital.

Key words: Soviet Kazan, urban social infrastructure, housing problem, urban municipal economy in the postwar decades.