

УДК 947

## РЕАЛИЗАЦИЯ ПЛАНОВ ЖИЛИЩНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В АВИАПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР В ПОСЛЕВОЕННОЕ ДЕСЯТИЛИТИЕ (ПО МАТЕРИАЛАМ КУЙБЫШЕВСКИХ АВИАЦИОННЫХ ЗАВОДОВ)

© 2011 И.В.Козлов

Поволжская государственная социально-гуманитарная академия, г.Самара

Поступила в редакцию 08.11.2011

Статья представляет собой анализ практических мероприятий, форм и методов жилищного строительства на авиационных заводах Куйбышевского региона в послевоенное десятилетие.

Ключевые слова: жилищное строительство, строительство жилья хозяйственным способом, индивидуальное жилищное строительство.

В послевоенные годы в нашей стране остро стоял жилищный вопрос. Для авиационных предприятий эта проблема имела особое значение, так как была связана с решением производственных задач, укреплением и созданием постоянных, устойчивых квалифицированных кадров. С учетом трудностей в строительной отрасли – ограниченные ресурсы стройматериалов, отсутствие необходимого опыта и кадров, министерство авиационной промышленности СССР (МАП) разработало собственную программу жилищного строительства, дополнявшую общегосударственную. В рамках этой программы руководство авиапредприятий Куйбышевского авиационного узла приступило к реализации практических мероприятий, координируя свою деятельность с местными органами власти.

Как свидетельствует анализ архивных документов о состоянии жилищно-бытовых условий на предприятиях авиапрома Куйбышевского региона, ситуация в этой области была достаточно тяжелой. Так, например, в 1945 году жилищный вопрос на заводе № 24 им. Фрунзе приобрел особую остроту в связи с тем, что основная часть инженерно-технических работников (ИТР), квалифицированных кадров и эвакуированных рабочих стремились выехать из г.Куйбышева<sup>1</sup>. По состоянию на 1946 год 57% всего жилого фонда предприятия составляли каркасно-засыпные бараки, палатки и землянки, находящиеся в эксплуатации с 1941 года, амортизация которых достигла 40-75%<sup>2</sup>. По состоянию на 1 января 1947 года в среднем на одного человека приходилось 3,5 кв. м в общежитиях, в домах – 4,2 кв. м<sup>3</sup>. Потребность же в новом жилье составляла на тот момент времени 113934 кв. м<sup>4</sup>. На заводе «Авиаагрегат» жилые и культурно-бытовые объекты барачного типа в период своего существования

с 1941 года имели большие недостатки, например: большинство печей дровяного отопления пришло в негодное состояние, фасады бараков, оштукатуренные глиняным раствором, не имели прочности и сплошными массивами отваливались от стен, окна на 70% были закрыты фанерой<sup>5</sup>. В среднем на одного проживающего приходилось жилплощади в 1945 году – 3,4 кв. м, в 1946 году – 3,9 кв. м<sup>6</sup>. На авиазаводе №1 им. Сталина в 1946 году в бараках временного типа проживало 29% рабочих<sup>7</sup>. Несмотря на требование, содержащееся в приказе министра авиационной промышленности СССР №194 от 9 апреля 1946 года, о том, чтобы обеспечить до 1 января 1947 года работников, проживающих в муниципальных и ведомственных домах жилплощадью в домах МАП, по-прежнему значительное число рабочих и служащих продолжали жить в неблагоустроенных общежитиях<sup>8</sup>.

Следует заметить, что в сложной обстановке, которая сложилась в строительном комплексе, при возведении нового жилья приходилось опираться на местные ресурсы строительных материалов и рабочих рук<sup>9</sup>. Поэтому реализация планов строительства объектов жилищно-бытового назначения во многом зависела от роста и развития местной промышленности стройматериалов. Решение этой задачи имело важное значение еще и в связи с тем, что использование локальных ресурсов приводило к заметному снижению стоимости работ<sup>10</sup>. В послевоенный период отделы капитального строительства (ОКС) заводов принимали непосредственное участие в заключении договоров с подрядными организациями и осуществляли контроль над эффективным использованием финансовых ресурсов. Подобный подход, например, позволил улучшить качественные показатели вводимых в эксплуатацию объектов на авиазаводе №1<sup>11</sup>. Существенную помощь по жилищному и культурно-бытовому строительству на основе утвержденных в

*Козлов Илья Владимирович, соискатель кафедры отечественной истории и археологии.  
E-mail: kozlovi@mail.ru*

установленном порядке планов и технической документации оказывал строительно-монтажный трест №11 Главного строительного управления «Глававиастрой» Наркомата (с 1946 года – Министерства) авиационной промышленности СССР. Стройтрест обеспечивал подведомственные организации стройматериалами, рабочей силой, подбором и расстановкой руководящих и инженерно-технических работников, контролировал хозяйственно-финансовую деятельность подведомственных организаций. Изучение сведений, содержащихся в архивных документах, дает представление об уровне и масштабах строительства и ввода в эксплуатацию жилья авиапредприятиями Куйбышевской области. Авиазаовод №1 за период с 1946 по 1955 год фактически получил около 50000 кв. м жилья<sup>12</sup>, авиационный завод №18 – 70600 кв. м<sup>13</sup>, завод №24 – 66700 кв. м<sup>14</sup>, «Авиаагрегат» – 7708 кв. м<sup>15</sup> и завод «Гидроавтоматика» за период с 1948 по 1955 год – 7548 кв. м<sup>16</sup>.

В связи с необходимостью освобождения временно занятых заводом под жилье ведомственных зданий в г. Куйбышеве основной задачей капитального строительства авиационных заводов начиная с 1947 года становится жилищное строительство<sup>17</sup>. С 1946 года завод №24 приступает к строительству шлакоблочных коттеджей<sup>18</sup>. С 1953 года на авиазаводе №1 в эксплуатацию начинает вводиться жилье с паровым отоплением, водой, канализацией, газом и электричеством<sup>19</sup>. На авиазаводе №18 начиная с 1952 года половину жилых объектов возводят из кирпича, со всеми бытовыми удобствами<sup>20</sup>. Рост объемов строительства приводит к тому, что в августе 1953 года появляется необходимость в наборе около 200 человек – инструкторов, плотников, маляров, разнорабочих<sup>21</sup>. Руководство авиапредприятий осуществляло постоянный контроль над ходом строительства и качеством вводимого в эксплуатацию жилья<sup>22</sup>. В то же время возрастающие темпы жилищного строительства столкнулись с проблемой отсутствия должного финансирования. Например, фактически работы на заводе «Гидроавтоматика» в 1948 году были выполнены на 44 тыс. руб. вместо запланированных 413 тыс. руб.<sup>23</sup>. В 1949 году на заводе №24 план не был выполнен полностью по причине ненадлежащего финансирования<sup>24</sup>. Или, например, в 1953 году завод «Авиаагрегат» не имел денежных средств в необходимом объеме для приобретения стройматериалов. Поэтому снабжение происходило за счет помощи строительных организаций и заводов, расположенных на территории Куйбышевского региона<sup>25</sup>. Не хватало строительных кадров, поэтому их выделяли из лимита промышленной группы<sup>26</sup>. Так, по

плану в 1946 году должны были построить 1600 кв. м жилья, реально же не было введено в эксплуатацию ни одного квадратного метра из-за отсутствия стройматериалов и рабочей силы<sup>27</sup>.

Часть жилых зданий, построенных Стройтрестом №11 и переданных предприятиям, затем распределялась между сторонними организациями. Например, авиационным заводом №18 только в 1952 году 10% было отдано военному министерству и 10% – местному Совету депутатов трудящихся<sup>28</sup>. Следует отметить, что Стройтрест периодически допускал срывы планов по вводу жилых объектов в эксплуатацию. Это сопровождалось неудовлетворительной организацией труда, несвоевременным обеспечением строительными материалами, низким уровнем механизации трудоемких работ, что приводило к большим простоям рабочих и низкой производительности труда<sup>29</sup>. По этой причине на заводе «Гидроавтоматика» в 1948 году план ввода в эксплуатацию жилых площадей был выполнен только на 10,6%<sup>30</sup>. В 1949 и 1954 годах строительный трест также не обеспечил ввод запланированного объема жилья<sup>31</sup>. Схожая картина наблюдалась на заводе «Авиаагрегат», где в 1947-1949 годах не было передано заводу ни одного квадратного метра<sup>32</sup>, и на авиазаводе №1 в 1953-1954 годах<sup>33</sup>. В связи с этим возрастает количество жилых объектов, возведенных авиапредприятиями хозяйственным способом<sup>34</sup>. В 1949 году завод «Авиаагрегат» отказывается от услуг треста и принимает на себя строительство жилья своими силами<sup>35</sup>, в течение которого были построены детская дача на 100 человек и 2 дома<sup>36</sup>. В 1951 году за счет перестройки силами работников завода было высвобождено в бараках 80 кв. м<sup>37</sup>. В 1953 году построили и сдали в эксплуатацию три благоустроенных жилых дома площадью в 1000 кв. м<sup>38</sup>. С 1950 года на авиапредприятии №18 строительство велось в основном хозяйственным способом<sup>39</sup>. К 1951-1952 годам на авиазаводе №1 формируется соответствующая производственная мощность<sup>40</sup>. В 1952-1953 годах увеличивается число рабочих строительного цеха до 700 человек<sup>41</sup>, и с 1956 года предприятие строит жилье только собственными силами<sup>42</sup>. Такая же картина наблюдалась и на заводе №24, где было сформировано достаточно мощное строительное подразделение<sup>43</sup>. В результате чего на 1 декабря 1951 года хозяйственным способом было построено 75,2% от плана<sup>44</sup>, а в 1955 году – 78%<sup>45</sup>. В 1955 году жилой фонд завода «Гидроавтоматика» пополнился двумя 12-квартирными домами, построенными хозяйственным способом коллективом цеха №19<sup>46</sup>.

С тем, чтобы предотвратить хаотичную застройку, имевшую место в предшествующий пери-

од, в августе 1955 года Совет Министров СССР издает постановление «О порядке утверждения проектов планировки и застройки городов Советского Союза»<sup>47</sup>. Постановление предусматривало не только обязательное общегородское планирование застройки территорий, но в том числе развитие сопутствующей инфраструктуры – газоснабжение, водоснабжение и т.д. Планирование и переход к новой системе решили проблемы, связанные с тем, что обычно на запланированных под застройку территориях уже располагались какие-либо объекты. Городские отделы по делам строительства и архитектуры городов стали заниматься отводом земельных участков застройщикам и выдавать архитектурно-планировочные задания на составление проектов привязки строящихся объектов. Со своей стороны управления благоустройства городов выдавали застройщикам акт о предоставлении в бессрочное пользование земельного участка для капитального строительства и дальнейшей эксплуатации. Эти нововведения имели принципиальное значение, так как положили конец периоду хаотичной бесплановой застройки. Постепенно был установлен порядок при возведении объектов жилищного и социально-культурного назначения, а также урегулировано взаимодействие предприятий с местными районными и городскими властями<sup>48</sup>.

Однако, несмотря на предпринимаемые руководством предприятий усилия, трудности послевоенного периода, острая нехватка стройматериалов, недостаток квалифицированной рабочей силы приводили к систематическому невыполнению планов ввода жилья и объектов культурно-бытового назначения. Так, например, в приказе МАП №279 от 8 мая 1946 года указывалось на то, что одной из причин срывов являлось недобросовестное отношение к работе<sup>49</sup>. В качестве примера можно привести управляющего трестом К.Д. Кузнецова и главного инженера П.Б. Львовского, которые в целях выполнения плановых заданий прибегали к припискам, предоставляя в вышестоящие организации искаженные данные. В приказе было обращено внимание на то, что таким образом они приписали 10 тыс. кв. м жилой площади, а начальник 2-й стройконторы Ф.И. Резниченко включил недостроенные коттеджи площадью 228 кв. м в отчет как завершенные и переданные авиазаводу №1<sup>50</sup>. Такое стало возможным потому, что главный бухгалтер не только не контролировал отчетность о сдаче в эксплуатацию жилых домов, но сам же и покрывал приписки<sup>51</sup>. Плохая обеспеченность с жильем усугублялась тем, что часть жилого фонда, находившегося в эксплуатации министерств, обветшала и стала непригодной к дальнейшему

использованию. Так, например, 22 млн. кв. м жилой площади фондов министерств и ведомств находилось в домах временного типа и бараках<sup>52</sup>.

Слабость существующей ресурсной базы привела к тому, что индивидуальное строительство стало важным элементом в решении проблемы улучшения жилищных условий работников авиационных предприятий области. При поддержке министерства администрации предприятий оказывали помощь работникам, изъявившим желание самостоятельно построить себе жилье. Как следует из протокола №3 заседания завкома авиазавода №1 от 30 января 1945 года, деятельность заводоуправления по решению жилищной проблемы в сфере развития индивидуального строительства имела важное социальное значение<sup>53</sup>. Правовая база была заложена еще в годы войны, в постановлении СНК СССР «О мероприятиях по восстановлению индивидуального жилищного фонда в освобожденных районах и усилению индивидуально-жилищного строительства в городах и рабочих поселках СССР», где были обозначены вопросы, связанные с отводом земельных участков застройщикам в благоустроенных районах, вопросы подключения к коммуникациям (электроэнергия, водоснабжение)<sup>54</sup>. Постановление содержало в себе подходы к решению сложившихся организационно-технических проблем. Новый импульс развитию индивидуального жилищного строительства дал указ, принятый Президиумом Верховного Совета СССР в августе 1948 года «О праве гражданина на покупку и строительство индивидуальных жилых домов»<sup>55</sup>. Согласно этому указу земельные участки для индивидуального жилищного строительства отводились в вечное пользование. Каждый имел право приобрести или построить себе дом на правах личной собственности как в городе, так и вне города. Это позволило резко увеличить масштабы индивидуального строительства, о чем свидетельствуют данные по итогам послевоенной пятилетки. Только за один 1947 год было построено 4 млн. кв. м индивидуального жилья<sup>56</sup>. Местные органы исполнительной власти, в кооперации с руководством заводов, призваны были оказывать застройщикам максимальную помощь в обеспечении строительными материалами, транспортом и рабочей силой. Наряду с законодательным закреплением права на индивидуальное жилищное строительство министерства и ведомства самостоятельно оказывали помощь застройщикам. При поддержке министерства авиационной промышленности и ЦК профсоюза работников авиапрома для нужд застройщиков на мощностях авиапредприятий было организовано производство необходимых строительных компонентов –

оконных рам, дверей и других строительных деталей. Важную роль в развитии индивидуального строительства на авиазаводах сыграли специальные оргкомитеты при заводских комитетах, которые занимались не только выявлением желающих принять участие в строительстве индивидуального жилья, но и принимали решения, направленные на организацию производства изделий на мощностях заводов, необходимых для строительства<sup>57</sup>. Как следует из исследования, проведенного А.И. Репинецким, значительная доля лиц, поступивших на заводы Поволжского региона, как в годы войны, так и в послевоенный период, обладали низким уровнем квалификации<sup>58</sup>. А невысокие заработки не давали им возможности на собственные средства строить себе жилье. СНК СССР своим постановлением предоставил индивидуальным застройщикам возможность получить ссуду в размере до 10 тыс. руб. со сроком погашения до 7 лет<sup>59</sup>. Большую помощь руководству авиазаводов в развертывании индивидуального жилищного строительства для своих работников оказали городские власти, принявшие решение №3/138 Куйбышевского городского совета депутатов трудящихся от 3 марта 1949 года «О выдаче ссуд на индивидуальное жилищное строительство», в соответствии с которым исполком райсовета утверждался лимит распределения ссуд по району<sup>60</sup>.

Так, на авиазаводе №1 в 1949 году индивидуальными застройщиками было сдано в эксплуатацию 360 кв. м жилплощади и выдано через Комбанк<sup>61</sup> ссуд на 200 тыс. руб<sup>62</sup>. За 9 месяцев 1950 года сдано в эксплуатацию 360 кв. м и выдано ссуд – 160 тыс. руб<sup>63</sup>. В 1951 году – 690 кв. м, в том числе 300 кв. м было построено на собственные средства работников<sup>64</sup>. В 1952 году – 1080 кв. м. Комбанком оформлены ссуды в размере 240 тыс. руб<sup>65</sup>. В 1953 году было построено 960 кв. м и 210 кв. м на собственные средства работников. Всего выдано ссуд – 310 тыс. руб<sup>66</sup>. За шесть месяцев 1954 года индивидуальными застройщиками было сдано в эксплуатацию 330 кв. м на заемные деньги и 60 кв. м на собственные средства. В порядке оказания помощи индивидуальным застройщикам выданы ссуды – 400 тыс. руб<sup>67</sup>. На авиазаводе № 18 по плану в 1949 году было построено 60 индивидуальных домиков<sup>68</sup>. В 1950 году для индивидуального строительства было запланировано выдать ссуд на 400 тыс. руб<sup>69</sup>. В 1954 году сдано в эксплуатацию 44 дома с жилой площадью 1598 кв. м<sup>70</sup>. В 1946 году на заводе № 24 произошел существенный сдвиг в вопросе привлечения работников завода к индивидуальному строительству, общее руководство которым осуществлялось работниками ОКС. Был оформлен отвод земли под ин-

дивидуальную застройку в районе 10-го стройучастка, рассчитанного на 500 домиков, площадью 63 га<sup>71</sup>, а также размежеван 101 участок под индивидуальное строительство<sup>72</sup>. Всего за этот год было оформлено строительство для 52 индивидуальных застройщиков и они получили долгосрочные ссуды на общую сумму 213,3 тыс. руб<sup>73</sup>. За счет работников завода из 245 строящихся домов-коттеджей было сдано в эксплуатацию 189<sup>74</sup>. В 1947 году было продано и введено в эксплуатацию 415 кв. м<sup>75</sup>. До июля 1948 года было заселено 39<sup>76</sup> и сдано 25 индивидуальных домиков с площадью 634 кв. м<sup>77</sup>. По состоянию на октябрь 1949 года находилось в эксплуатации 2994 кв. м<sup>78</sup>, а построено за этот год 736 кв. м. Заводу был отпущен кредит – 400 тыс. руб<sup>79</sup>. На индивидуальное строительство за период с октября 1949 по декабрь 1950 года было выделено 500 тыс. руб. и построено 26 домиков с общей площадью 835 кв. м<sup>80</sup>. Всего в 1950 году было выдано ссуд на индивидуальное жилищное строительство по состоянию на конец года 847759,40 руб.<sup>81</sup>. На заводе «Гидроавтоматика» в июле 1949 года было введено в эксплуатацию 10 сборных импортных домиков общей полезной жилплощадью 523 кв. м<sup>82</sup>. В 1951 году был выделен кредит в сумме 60 тыс. руб. на индивидуальное жилищное строительство<sup>83</sup>. В 1953 году застройщики получили 50 тыс. руб.<sup>84</sup>, в 1954 году – 60 тыс. руб. и оформлено 6 земельных участков<sup>85</sup>. В 1955 году в эксплуатацию ввели всего 67,6 кв. м на сумму 15 тыс. руб. из-за отсутствия в торговой сети стройматериалов<sup>86</sup>. В 1946 году на заводе «Авиаагрегат» для закрепления рабочей силы была оказана помощь и поддержка индивидуального жилищного строительства<sup>87</sup>. По плану в 1947 году Стройтрест №11 должен был оказать помощь в постройке 20 индивидуальных домиков<sup>88</sup>. В 1953 году план был утвержден в размере 80 тыс. руб. В течение года застройщикам было предоставлено 6 земельных участков и они получили 55 тыс. руб., при этом сдав в эксплуатацию 191 кв. м<sup>89</sup>. Для лучшей организации контроля и порядка продажи строительных материалов индивидуальным застройщикам исполком горсовета депутатов трудящихся обязал управляющего Куйбышевской межобластной конторой Лесстройторг продавать необходимые материалы за наличный расчет через предприятия, организации и учреждения по спискам райисполкомов с предъявлением справок, выданных сектором отвода земельных участков. Отдел по делам строительства и архитектуры в свою очередь давал сведения райисполкомам о застройщиках по районам города. Райисполком совместно с представителями заводских комитетов профсоюза рассматривали списки застройщиков на потребное

количество стройматериалов. Семьям инвалидов Отечественной войны (ИОВ) и военнослужащих полагались льготы. В первую очередь стройматериалы выдавались семьям погибших воинов, ИОВ, демобилизованным офицерам, учителям и врачам<sup>90</sup>. Члены фабрично-заводских комиссий (ФЗК) авиазаводов принимали активное участие в распределении и контроле над продажами строительных материалов рабочим и служащим, а дирекции предприятий оказывали содействие в приобретении других необходимых стройматериалов.

В результате предпринятых усилий со стороны руководства авиазаводов Куйбышевского региона можно сделать вывод о том, что трудности и проблемы, стоящие в области улучшения жилищно-бытовых условий работников, в основном были решены. При этом заводоуправления опирались на поддержку министерства авиационной промышленности, работали во взаимодействии с местными органами власти – районными, городскими и областными. Учитывая местные и региональные возможности и ресурсы, особое внимание уделялось индивидуальному строительству. При реализации комплекса организационно-технических мероприятий администрациям авиапредприятий удалось привлечь людей к строительству методом народной стройки. Таким образом, за исследуемый период времени были выработаны конкретные формы и методы работы, которые позволили достигнуть существенных результатов в решении жилищных проблем.

## ПРИМЕЧАНИЯ

<sup>1</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-2453. Оп.2. Д.28. Л.34.

<sup>2</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-2453. Оп.6. Д.1. Л.109.

<sup>3</sup> Там же. Л.112.

<sup>4</sup> Там же.

<sup>5</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3442. Оп.1. Д.80. Л.34.

<sup>6</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3442. Оп.1. Д.61. Л.40.

<sup>7</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3562. Оп.1. Д.112. Л.31.

<sup>8</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-2453. Оп.6. Д.1. Л.112. *Репинский А.И., Широков Г.А.* Рабочие Поволжья в послевоенные годы (1946-1950): Учебное пособие по спецкурсу «Рабочие послевоенного Поволжья (1945-1960 гг.)». Куйбышев, 1988. С.26.

<sup>9</sup> Промышленность СССР. Стат. сб. М., 1964. С.40; ГУСО «СОГАСПИ». Ф.5692. Оп.2. Д.317. Л.95.

<sup>10</sup> ГУСО «СОГАСПИ». Ф.5692. Оп.2. Д.317. Л.95; ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3442. Оп.3. Д.41. Л.58.

<sup>11</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3562. Оп.1. Д.113. Л.35.

<sup>12</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3562. Оп.1. Д.113. Л.35, Д.279. Л.7; Оп.2. Д.31. Л.17, Д.37. Л.14, Д.44. Л.23, 27, Д.51. Л.28, 36, Д.58. Л.11, 12, Д.64. Л.21, 23, Д.71. Л.42, 47, Д.78. Л.10, Д.79. Л.1, Д.90. Л.40.

<sup>13</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3454. Оп.3. Д.35. Л.21, Д.44. Л.25, Д.53. Л.22, Д.61. Л.17, Д.101. Л.9, 12, Д.111. Л.14, Д.125. Л.7; ГУСО «СОГАСПИ». Ф. 5692. Оп.2. Д.150. Л.61, 62, Д.274. Л.43; Оп.3. Д.1. Л.41, Д.2. Л.40, 41, Д.101. Л.9; Оп.6. Д.1. Л.53, 54; Оп.8. Д.1. Л.44, 45; Оп.10. Д.1. Л.50,

52; Оп.11. Д.1. Л.43, 119.

<sup>14</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-2453. Оп.2. Д.50. Л.4, 22, 23, Д.169. Л.6, 7, 30, 39; Оп.6. Д.1. Л.103, Д.4. Л.27, Д.6. Л.22, 26, Д.9. Л.32, 96, Д.12. Л.37, Д.18. Л.61, Д.25. Л.46; ГУСО «СОГАСПИ». Ф.1768. Оп.5. Д.1. Л.31, Д.74. Л.39, Д.138. Л.34, Д.190. Л.27, Д.233. Л.29, 30, 69.

<sup>15</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3442. Оп.1. Д.60. Л.33, Д.80. Л.36, Д.95. Л.31, Д.126. Л.40; Оп.3. Д.16. Л.29, Д.23. Л.28, 36, Д.32. Л.33, 41, Д.41. Л.16, 25, 58; ГУСО «СОГАСПИ». Ф.7347. Оп.1. Д.51. Л.34, 35, Д.68. Л.139, Д.75. Л.134, Д.83. Л.42, Д.91. Л.140, Д.100. Л.148, Д.106. Л.13, 89, Д.108. Л.52, Д.110. Л.22.

<sup>16</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-4956. Оп.1. Д.22. Л.11, Д.36. Л.7, Д.52. Л.8, Д.68. Л.6, Д.87. Л.6, Д.91. Л.5, 7, Д.103. Л.11; Оп.2. Д.38. Л.2, Д.53. Л.5, 13, Д.59. Л.18, Д.70. Л.10, Д.148. Л.4; ГУСО «СОГАСПИ». Ф. 4203. Оп.1. Д.38. Л.72, Д.57. Л.66, Д.58. Л.61.

<sup>17</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-2453. Оп.2. Д.50. Л.23.

<sup>18</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-2453. Оп.2. Д.15. Л.15; Оп.6. Д.1. Л.103.

<sup>19</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3562. Оп.2. Д.71. Л.42.

<sup>20</sup> ГУСО «СОГАСПИ». Ф. 5692. Оп.6. Д.1. Л.53, 54.

<sup>21</sup> Там же. Л.55.

<sup>22</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3454. Оп.3. Д.61. Л.19.

<sup>23</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-4956. Оп.2. Д.42. Л.1.

<sup>24</sup> ГУСО «СОГАСПИ». Ф. 1768. Оп.5. Д.1. Л.31.

<sup>25</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3442. Оп.3. Д.41. Л.58.

<sup>26</sup> Там же.

<sup>27</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3442. Оп.1. Д.80. Л.36.

<sup>28</sup> ГУСО «СОГАСПИ». Ф. 5692. Оп.3. Д.2. Л.83.

<sup>29</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3442. Оп.1. Д.95. Л.31, Д.126. Л.40; ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-2453. Оп.6. Д.12. Л.38; ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-4956. Оп.1. Д.87. Л.6; Оп.2. Д.42. Л.1, Д.53. Л.5; ГУСО «СОГАСПИ». Ф. 1768. Оп.5. Д.233. Л.29, 74; ГУСО «СОГАСПИ». Ф.7347. Оп.1. Д.59. Л.35.

<sup>30</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-4956. Оп.2. Д.42. Л.1.

<sup>31</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-4956. Оп.1. Д.87. Л.6; Оп.2. Д.53. Л.5, 13.

<sup>32</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3442. Оп.1. Д.95. Л.31, Д.126. Л.40; ГУСО «СОГАСПИ». Ф.7347. Оп. 1. Д.59. Л.35.

<sup>33</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3562. Оп.2. Д.79. Л.1.

<sup>34</sup> ГУСО «СОГАСПИ». Ф. 5692. Оп.2. Д.317. Л.95.

<sup>35</sup> ГУСО «СОГАСПИ». Ф. 7347. Оп.1. Д.68. Л.139.

<sup>36</sup> ГУСО «СОГАСПИ». Ф. 7347. Оп.1. Д.75. Л.134.

<sup>37</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3442. Оп.3. Д.23. Л.36.

<sup>38</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3442. Оп.3. Д.41. Л.25.

<sup>39</sup> ГУСО «СОГАСПИ». Ф. 5692. Оп.2. Д.317. Л.95.

<sup>40</sup> ГУСО «СОГАСПИ». Ф. 1830. Оп.2. Д.7. Л.99.

<sup>41</sup> ГУСО «СОГАСПИ». Ф.5692. Оп.6. Д.1. Л.55.

<sup>42</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3562. Оп.2. Д.79. Л.1, Д.90. Л.40.

<sup>43</sup> ГУСО «СОГАСПИ». Ф.1830. Оп.2. Д.7. Л.99.

<sup>44</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-2453. Оп.6. Д.12. Л.37.

<sup>45</sup> ГУСО «СОГАСПИ». Ф.1768. Оп.5. Д.233. Л.29.

<sup>46</sup> ГУСО «СОГАСПИ». Ф.4203. Оп.1. Д.57. Л.66.

<sup>47</sup> Постановление Совета Министров СССР «О порядке утверждения проектов планировки и застройки городов Советского Союза» от 24 августа 1955 года // Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР по вопросам строительства. М., 1956. С.160-162.

<sup>48</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3562. Оп.2. Д.109. Л.23-25.

<sup>49</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3562. Оп.2. Д.23. Л.11.

<sup>50</sup> Там же.

<sup>51</sup> Там же.

<sup>52</sup> Рабочий класс СССР (1951-1965 гг.). М., 1969. С.241.

<sup>53</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3562. Оп.4. Д.12. Л.20.

<sup>54</sup> Директивы КПСС и Советского правительства по хозяйственным вопросам 1917-1957 гг. Сб. док. в 4 т. Т.2. (1929-1945). М., 1957. С.843.

- <sup>55</sup> Директивы КПСС и Советского правительства по хозяйственным вопросам 1917-1957 гг. Сб. док. в 4 т. Т.3. (1946-1952). М., 1958. С.313.
- <sup>56</sup> *Тарасов М.П.* Забота партии и правительства о подъеме материального благосостояния и культурного уровня трудящихся. М., 1950. С.28.
- <sup>57</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3562. Оп.4. Д.30. Л.23.
- <sup>58</sup> *Репинецкий А.И.* Работники промышленности Поволжья: демографический состав, образовательный и профессиональный уровень. 1946-1965 гг. Монография. Самара, 1999. С.65; ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3562. Оп.4. Д.12. Л.151.
- <sup>59</sup> Директивы КПСС и Советского правительства по хозяйственным вопросам 1917-1957 гг. Сб. док. в 4 т. Т.2. (1929-1945). М., 1957. С.843.
- <sup>60</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-4189. Оп.1. Д.25. Л.87.
- <sup>61</sup> Комбанк ведал вопросами финансирования коммунального и жилищного строительства. Был подведомствен Цескомбанку СССР.
- <sup>62</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3562. Оп.2. Д.44. Л.27.
- <sup>63</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3562. Оп.2. Д.51. Л.36.
- <sup>64</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3562. Оп.2. Д.58. Л.12.
- <sup>65</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3562. Оп.2. Д.64. Л.23.
- <sup>66</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3562. Оп.2. Д.71. Л.47.
- <sup>67</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3562. Оп.2. Д.78. Л.10.
- <sup>68</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3454. Оп.3. Д.53. Л.22.
- <sup>69</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3454. Оп.3. Д.61. Л.18.
- <sup>70</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3454. Оп.3. Д.111. Л.14.
- <sup>71</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-2453. Оп.6. Д.1. Л.142.
- <sup>72</sup> Там же. Л.103.
- <sup>73</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-2453. Оп.2. Д.15. Л.17.
- <sup>74</sup> Там же. Л.10, 16.
- <sup>75</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-2453. Оп.2. Д.50. Л.4.
- <sup>76</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-2453. Оп.6. Д.4. Л.28.
- <sup>77</sup> Там же. Л.27.
- <sup>78</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-2453. Оп.6. Д.6. Л.22.
- <sup>79</sup> Там же. Л.26.
- <sup>80</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-2453. Оп.6. Д.9. Л.32.
- <sup>81</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-2453. Оп.2. Д.166. Л.8.
- <sup>82</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-4956. Оп.1. Д.22. Л.11.
- <sup>83</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-4956. Оп.1. Д.36. Л.8.
- <sup>84</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-4956. Оп.1. Д.68. Л.7.
- <sup>85</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-4956. Оп.1. Д.87. Л.6.
- <sup>86</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-4956. Оп.2. Д.148. Л.4.
- <sup>87</sup> ГУСО «СОГАСПИ». Ф. 7347. Оп.1. Д.43. Л.87.
- <sup>88</sup> ГУСО «СОГАСПИ». Ф. 7347. Оп.1. Д.51. Л.34.
- <sup>89</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3442. Оп.3. Д.41. Л.58.
- <sup>90</sup> ГУСО «ЦГАСО». Ф. Р-3562. Оп.2. Д.107. Л.20.

**REALIZATION OF HOUSING PROJECTS IN THE AVIATION INDUSTRY  
DURING THE POSTWAR DECADE IN THE USSR  
(ON THE MATERIALS OF KUIBYSHEV AVIATION FACTORIES)**

© 2011 I.V. Kozlov

Volga Region State Academy of Social Sciences and Humanities, Samara

The article represents an analysis of practical measures, forms and methods of housing on the aircraft plants of Kuibyshev region during the postwar decade.

Key words: housing, aviation industry, USSR in 1940s-1950s.