

1930-х годов. Новосибирск, 2001. С.51; Красильников С.А. На изломах социальной структуры: Маргиналы в послереволюционном российском обществе (1917-й – конец 1930-х). Новосибирск, 1998.

3. ОДААНТ. Ф.85-Р. Оп.1. Д.190. Л.28; Ф.125. Оп.2. Д.182. Л.1.

4. Там же. Ф.85-Р. Оп.1. Д.28. Л.29, 30.

5. Там же. Ф.479. Оп.2. Д.83; Ф.125. Оп.2. Д.182; Ф.85-Р. Оп.1. Д.329, 28, 190.

6. Цит. по: Крупянская В.Ю., Рудина О.Р., Полищук Н.С., Юхнева Н.В. Культура и быт горняков и металлургов Нижнего Тагила (1917-1970). М., 1974. С.49, 50.

7. ОДААНТ. Ф. 85-Р. Оп. 1. Д.28. Л.148-149.

8. Урал. XX век / Под ред. Е.М. Главацкого. Екатеринбург, 1997. С.275.

9. ОДААНТ. Ф.85-Р. Оп.1. Д.329. Л.105, 114, 116 и др.; Ф.479. Оп.2. Д.80. Л. 31, 121, 143, 145.

10. Цит. по: Крупянская В.Ю. и др. Культура и быт горняков... С.50.

11. ОДААНТ. Ф.85-Р. Оп.1. Д.190, 28, 29, 30; Ф.479. Оп.2. Д.80-81; Ф.125. Оп.2. Д.326; Д.329. С.145.

12. ОДААНТ. Ф.228. Оп.1. Д.210. Л.55-57; Д.679. Л.2-4; Ф.479. Оп.2. Д.80.

13. Цит. по: Пыстина Л.И. "Спецы" как социальная группа... С.60.

14. ОДААНТ. Ф.85-Р. Оп.1. Д.329. Л.145; Д.329. Оп.1. ЛЛ.105, 116, 114.

### **Мельников Н.Н. (Екатеринбург) Транспортировка оборудования и размещение работников танковых предприятий на Урале**

В конце 1941 г. – начале 1942 г. на Урал хлынул основной поток оборудования и работников предприятий, прибывавших по эвакуации. Из 1 523 промышленных предприятий, эвакуированных в течение войны, на Урале разместилось 703, из них в Свердловской области – 200 и столько же в Челябинской (1). Всего на восток страны в течение июля-ноября 1941 г. было перевезено около 1,5 млн. вагонов эвакуированных грузов. К концу года на новых местах развернулись и начали действовать, постоянно наращивая производство, восемь танкостроительных, шесть корпусных и три дизельных завода (2). Такое огромное количество грузов, перевозимых в основном железнодорожным транспортом, не могло не создавать серьезных помех.

В течение всего периода эвакуации по разным причинам на дорогах постоянно скапливалось большое количество неразгруженных вагонов. К 15 октября 1941 г. на Тагильском отделении скопилось 8275 вагонов, Свердловском – свыше трех тысяч. Проблемой разгрузки вагонов занимались партийные и хозяйственные организации всех инстанций (3). Принимаемые меры значительно стимулировали процесс разгрузки, но полностью снять проблему вплоть до конца эвакуационных мероприятий так и не удалось.

По железным дорогам Свердловской области составы продвигались со скоростью не более 200-250 км в сутки, а на развязках вокруг Свердловска (станции Свердловск-Сортировочный, Свердловск-Пассажирский, Шарташ) простаивали до трех суток. Часть проезжающих находилась в неотопляемых вагонах, не обеспечивалась вовремя

пищей и медицинской помощью. И, как следствие, – рост числа инфекционных заболеваний, особенно среди детей (4).

Тяжелая ситуация сложилась с расселением эвакуируемого гражданского населения, поскольку имевшийся на Урале жилищный фонд был весьма ограничен. Это было результатом не только сокращения объемов жилищного строительства в годы войны, но и в силу того, что дефицит жилья в уральском регионе сложился еще в довоенное время. На одного человека здесь приходилось 4,9 м<sup>2</sup> жилой площади, тогда как по стране в целом этот показатель достигал 6,5 м<sup>2</sup> только на одного городского жителя, а в сельской местности эта цифра была выше. Уже к 1942 г. переуплотнение уральских городов грозило возникновением эпидемиологических заболеваний. Например, по данным на 1 марта 1942 г. обеспеченность жилплощадью в городах Свердловской области составила 3,1 м<sup>2</sup> на человека (5). В условиях, когда жилищное строительство хоть и более медленными темпами, но продолжалось (в основном строилось жилье упрощенного, барачного типа и общежития), местное руководство решало проблему за счет уплотнения местных жителей, что не могло не породить дополнительных психологических трудностей.

Так, направляемые в Нижний Тагил рабочие, инженерно-технические работники и члены их семей в количестве 40 тысяч человек с Мариупольского, Ижорского и Харьковского №183 заводов в октябре 1941 г. уже не могли разместиться в городе. Бюро обкома, рассматривая этот вопрос, постановило – расселять в г. Нижний Тагил только работающих непосредственно на танковом производстве, а члены семей рабочих и инженерно-технических работников должны быть временно (до ввода в эксплуатацию строящихся барачков) размещены по селам и поселкам близлежащим к железной дороге за пределами города (6).

В октябре 1941 г. на УЗТМ прибывает свыше 15 тыс. человек работников и членов их семей с Ижорского и Кировского заводов и еще 4 тыс. строительных рабочих и членов их семей. Потребность в жилой площади составила – 76 тыс. м<sup>2</sup>. За счет имевшихся жилых фондов сам завод мог расселить только 8,4 тыс. человек, остальные 10,6 тыс. человек предлагалось расселять силами горсовета (7).

Схожие проблемы с прибывающим гражданским населением обнаружались и в Челябинске. Директор челябинского Кировского завода Зальцман так охарактеризовал прибытие рабочих ленинградского предприятия: «расселять постоянно прибывающих рабочих с Кировского завода некуда, на эвакуационном пункте по состоянию на 24 декабря 1941 г. скопилось около 4 тыс. человек, и прибывающий эшелон в 560 человек расселять некуда. Такое скопление людей вызывает заболевания у детей и осложняет эпидемиологическую обстановку» (8). По состоянию на 13 января 1942 г. удалось расселить 3 тыс. человек (9). А только с ленин-

градского Кировского завода и харьковского дизельного завода №75 в Челябинск прибыло 7 664 человек рабочих и 2218 инженерно-технических работников (10).

Очевидно, что существовавшая на Урале система приема и размещения эвакуируемых производственных мощностей и гражданского населения, объективно не могла справиться с нахлынувшим потоком перевозок. Мероприятия, проводимые местными партийными и хозяйственными организациями всех уровней, давали положительный, но, к сожалению, лишь временный эффект: увеличение затрат на оборудование мест погрузки-разгрузки вагонов, создание на предприятиях специального премиального фонда, направленного на улучшение разгрузки вагонов, строительство барачных и общежитий, сокращение минимальной площади, отводимой на одного человека, запрещение направлять на определенные территории эвакуированных и т.д. Коренным образом ситуацию могло исправить только увеличение затрат на строительство жилья, но в условиях войны это было не возможно.

1. Дементьев Б.В. Экономика Урала в годы Великой Отечественной войны //Урал в стратегии Второй мировой войны. Екатеринбург, 2000. С. 91.
2. История КПСС. Т. 5. Кн. 1. М., 1970. С. 296.
3. Батыров У.А. Деятельность КПСС по развитию танковой промышленности на Урале в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.). Дисс. ... к.и.н. Челябинск, 1982. С. 65.
4. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 36. Д. 342. С. 24.
5. Потемкина А.А. Эвакуация населения в уральский регион // Урал в стратегии Второй мировой войны. Екатеринбург, 2000. С. 159.
6. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 36. Д. 336. С. 7.
7. ЦДООСО. Ф. 4. Оп. 31. Д. 198. С. 23.
8. ОГАЧО. Ф. П-288. Оп. 6. Д. 294. С. 1-2.
9. ОГАЧО. Ф. П-288. Оп. 6. Д. 294. С. 3.
10. ОГАЧО. Ф. П-288. Оп. 6. Д. 292. С. 63.

**Мельникова Н.В. (Екатеринбург)**  
**Общественно-политическая активность населения**  
**во второй половине 1940-х – 1960-е гг. (на материалах**  
**закрытых городов Урала)**

Закрытые административно-территориальные образования (ЗАТО) – искусственно создаваемые поселения. Их появление и основная производственная деятельность во второй половине 1940-х – 1960-х гг. были политически значимы для всей страны. Руководство атомного проекта, а значит и руководство страны, строго контролировало все, что было связано с секретными объектами. Начиная от создания и сохранения особого режима секретности и гостайны до частных интересов и умонастроений граждан ЗАТО. Как справедливо заметили академики В.В. Алексеев и Б.В. Литвинов (1), весь уклад жизни в закрытом городе олицетво-