



Войною прерванный путь



Татьяна БЕЛОГУРОВА

Tatiana A. BELOGUROVA

Автор исследует производственную и социокультурную реальность первых послевоенных лет на Западной железной дороге. Наибольшая часть этой трассы приходилась на Смоленскую область, подвергшуюся масштабным разрушениям во время Отечественной войны. Восстановление разрушенного стало главной задачей 1946–1950 годов. Железнодорожным транспортом был взят курс на реконструкцию дорог, механизацию и автоматизацию тяжелых работ. Выполнение столь трудоемкой программы в личностном плане казалось невозможным без полного напряжения не только физических, но и моральных сил. В связи с этим акцентируется внимание на социальных факторах, общественных настроениях того периода. Исследование базируется на документах Государственного архива новейшей истории Смоленской области.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, Западная дорога, последствия войны, восстановление разрушенного, пятилетний план, культпросветработа, обеспечение продовольствием, подсобные хозяйства.

Белогурова Татьяна Анатольевна – кандидат исторических наук, доцент Смоленского филиала Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ), Смоленск, Россия.

В 1946 году в СССР был принят первый послевоенный пятилетний план. Согласно документам партийной организации Западной железной дороги, на восстановление железнодорожного транспорта выделили тогда 40 млрд 60 млн рублей, то есть 1/6 всех капитальных вложений огромной страны [3, л. 27]. На заседании узлового парткома станции Вязьма констатировалось: «Историческое значение нового пятилетнего плана состоит в том, чтобы возобновить прерванный войной путь завершения строительства бесклассового общества и постепенного перехода от социализма к коммунизму. Советский Союз приступил к решению основной экономической задачи – догнать и перегнать главные капиталистические страны в экономическом отношении, то есть в производстве товаров на душу населения» [11, л. 13-об.].

«СТЕРТ С ЗЕМЛИ ДО ОСНОВАНИЯ»

Задачу восстановления нужно было решать в условиях, когда на смоленских линиях уцелело 12% остовов всех строений, и их разбирали на кирпич для нового строительства. В Вязьме на момент освобождения от оккупантов сохранилось 11,6%

коммунального жилого фонда. Руководству станции пришлось признать: «Проще сказать, что вяземский железнодорожный узел был стерт с лица земли до основания» [11, л. 24-об.].

Одной из целей руководства Западной железной дороги стала следующая: «Для жилья работникам необходимо предоставить вагоны западноевропейского типа, чтобы можно было перебрасывать квалифицированную рабочую силу в другие пункты по потребности» [3, л. 27]. Многие работники жили в землянках или спали на рабочем месте. «Наиболее недопустимыми являются факты непредставления общежитий демобилизованным воинам, которые валяются на столах в кабинетах» [3, л. 71]. Счастливы, получавшие койкоместо в общежитии, конечно, оказывались в малопригодных условиях: «В общежитиях нет радио, нет портретов... Ни одна квартира до сих пор не получала дров для кухни. Куб не обеспечивает кипятком жильцов общежития. В комнатах под койками люди держат картофель, капусту...» [3, л. 110, 112]. Кроме того, «... в общежитии нет замков, нет охраны, и в результате в общежитие могут проникать воры» [5, л. 4]. Спустя четыре года после окончания войны в общежитии вагонного депо на станции Смоленск-Сортировочная в одной комнате порой жили по пять семей с детьми [1, л. 153].

Жизненные лишения переносятся хотя бы ненамного легче при очевидном или кажущемся равенстве окружающих. Фактор отдаления от большинства небольшого слоя людей, имеющих некоторые преимущества, действует раздражающе. Наверняка достоянием гласности для остроножающихся в жилье стало то, что «... ряд руководителей Управления дороги, несмотря на трудное положение с квартирами, все же до сего времени имеют по 2 квартиры — в Москве и в Смоленске» [3, л. 23]. Возможно, подобная информация была основана на слухах и домыслах, ведь жилье гостиничного типа могло быть необходимо руководителям во время их командировок в столицу, но тяжесть повседневности не способствует возвышенной отстраненности от нее.

Неизбежная послевоенная инфляция определила ценовую недоступность рынка.

При острой потребности в строительстве жилья стоимость древесины выросла за год со 124 руб. до 170 руб., не хватало леса, стекла, олифы, остальные же строительные материалы отсутствовали вообще [3, л. 27]. В Вязме строительство было обеспечено кирпичом и лесом на 4% [11, л. 13]. Да и возить все это оказалось не на чем. Состояние паровозного хозяйства было таково, что промывку паровоза делали за две недели вместо двух дней. Не хватало качественного, или «жирного» угля, поэтому возник перерасход топлива.

Все же к марту 1946 года в Смоленске открыли детский сад на 25 мест с ясельным отделением, начала регулярно работать баня, а жилые дома, за исключением стандартных финских построек, электрифицировались [3, л. 26, 71]. В Вязме в первой половине года было восстановлено и построено 72 дома, заработала электростанция [11, л. 5]. За весь же год, согласно отчетам, возник целый новый городок, но осталось незавершенным строительство барачков.

Восстановление транспорта было невозможно без квалифицированных работников. Их нехватка являлась в послевоенные годы слабым местом в практике железных дорог. В 1946 году в их штат приняли 522 человека, уволилось же 2055 [3, л. 87]. Тревога по поводу текучести кадров не покидала железнодорожное руководство и через год, когда в управление строительно-восстановительных работ пришли неквалифицированные люди, «которых плохо обучают, поэтому план не выполняется» [5, л. 62]. На Западной дороге не хватало 1000 работников, и наибольшей была текучесть в службе пути.

ПРИ ПОМОЩИ КРИТИКИ И САМОКРИТИКИ

Разумеется, в те годы деятельность любого коллектива была невозможна без патетических призывов: «При помощи критики и самокритики вскроем недостатки во всей нашей работе. Это поможет нам быстрее ликвидировать эти недостатки и будет являться залогом того, что наша партия успешно справится с задачами, поставленными перед советским народом нашим великим вождем товарищем Сталиным!» [5, л. 116].





Инфляция не щадила цены на все жизненно нужные товары и продукты. Работников железной дороги старались обеспечить картофелем и овощами из подсобного хозяйства, однако это было слабым противодействием дороговизне. Для вяземских железнодорожников в первом квартале недополучили 9 т жиров и 23 т мясопродуктов [12, л. 1-об.]. Подобное положение дел не могло не тревожить руководство Западной дороги: «Крайне неудовлетворительно идет закладка на зимнее хранение картофеля и овощей... Контингент питающихся в столовой значительно сократился. Питание подорожало, а качество блюд не улучшилось» [3, л. 100, 110].

Послевоенный 1946 год — время карточно-распределительной системы. Утрата карточек становилась трагедией для семьи, но впроголодь жили отнюдь не все, некоторые граждане позволяли себе приобретать продукты сверх лимита. Это замечали и смоленские железнодорожники: «Взять хотя бы наш лимитный магазин № 36; также с отовариванием карточек дело обстоит плохо, выбросят продукты в очень значительном количестве, в течение 2 дней раздадут, и если ты не сумел получить в этот день, то карточки остаются неотоваренными. В магазине делают некоторые запасы продуктов особо лимитированных, как сахар, консервы и др. в значительных количествах до 60–70 кг. Зав. магазином ссылался, что якобы эти продукты остаются для начальника дороги и его заместителей» [3, л. 23].

В подобных случаях опять-таки человеческие слабости побеждали могущество классово-сознательности коммунистов-руководителей, которым предоставлялась возможность воспользоваться своими административными преимуществами: «Тов. Атамас, будучи в командировках в подсобном хозяйстве Касня, пользуясь служебным положением, брал для себя лично нормированные продукты без соответствующего оформления и уплаты денег. Так, им было взято в июне и августе... 3 кг сливочного масла, 30 яиц. В этом же хозяйстве им был приобретен для себя без соответствующего разрешения поросенок, который был оставлен для выращивания в этом же хозяйстве» [3, л. 7].

Возвращаясь к жесткой реальности отоваривания карточек, можно сказать

о том, что жителям деревни подобная ситуация не казалась столь тяжелой. Позднее Василий Шукшин писал в своем автобиографическом рассказе «Самолет»: «Городские ребята не любили нас, деревенских, смеялись над нами, презирали... Что, они не знали, что в деревне голодно? У них тут хоть карточки какие-то, о них думают, там — ничего, как хочешь, так и выживай» [13, с. 383, 384].

В железнодорожных узлах имелись подсобные хозяйства, выполнявшие вспомогательную роль в обеспечении работников продовольствием. Однако они не могли быть серьезным подспорьем в снабжении людей продуктами питания. Как и колхозы тех лет, они сами требовали значительного внимания и помощи: «Подсобное хозяйство Касня имеет 18 коров, очень истощенные, 8 свиней: 1 пала, 3 прирезали, а остальные в жалком состоянии. Телята и лошади также ниже средней упитанности. Если их не подкормят, они падут к началу сева. Трактора еще только ремонтируются, горючего нет. Рабочие не обеспечены карточками, а внутренних ресурсов для выдачи продуктов — нет. В других подсобных хозяйствах положение не лучшее... Из имеющихся 7 тракторов отремонтировано только 4» [5, л. 56–57, 58]. Через год трудности оставались: «С одним трактором у нас ничего не вышло. Сейчас мы ремонтируем второй трактор, трофейный американский, но что из этого выйдет, я сейчас гарантии дать не могу, что он будет работать целое лето. К 15 апреля мы этот трактор соберем, думаю, что вспашку земли он обеспечит» [3].

Руководителям вяземского узла тоже приходилось сталкиваться с подобными трудностями. При том, что посевная площадь была разбита на отдельные участки, имелись в наличии семена картофеля, ячменя и овса, «полевых рабочих имеется только 6 человек» [12, л. 177]. Для удобрения истощенной земли требовалось 540 т навоза при наличии 40–50 т. Не хватало в хозяйстве лопат, навозных вил, тяпок: «Но это мы изготовим своими силами в вагонном участке, у нас имеется свой кузнец» [12, л. 177]. Гораздо больше тревожило местного директора подсобного хозяйства полное отсутствие горючего, ведь для проведения сева необходимо было 200 литров бензина и 600 литров керосина.

ОДНИ БОЯЛИСЬ КАНИТЕЛИ, ДРУГИЕ ЧТО-ТО ПРОГЛЯДЕЛИ

В декабре 1947 года в СССР отменили карточную систему. Многие восприняли это как конец всеохватных ограничений, и прежде всего в питании. У ответственных за работу подсобных хозяйств возникла мысль, что теперь можно будет обеспечить людей продовольствием и без трудоемких сельскохозяйственных подразделений: «В текущем году, в связи с отменой карточной системы, некоторые руководители хозяйственных единиц хотят избавиться от подсобных хозяйств, так как с ними много канители» [6, л. 28]. Обосновывалось подобное решение следующим: «Наше подсобное хозяйство управления дороги ежегодно получает убыль, от своих огородов мы ничего не имеем, кроме как наши работники помогают в период уборочной кампании» [6, л. 29]. Тем не менее что с этими хозяйствами, что без них кардинально изменить ситуацию еще долгое время не удавалось.

Морально-психологическое состояние общества было очень тяжелым. Утешить людей, видевших множество смертей, искалеченных, потерявших близких, было некому. Роль врача души взяло на себя искусство. Конечно, самым популярным его видом оставалось кино, самыми посещаемыми учреждениями культуры — клубы и кинотеатры. После войны советские люди увидели так называемые трофейные американские и немецкие фильмы: «Серенада солнечной долины», «Девушка моей мечты», «Большой вальс», в которых красивые, шикарно одетые героини пели и танцевали, завораживая зрителей невиданной роскошью и блеском.

Железнодорожники свой непродолжительный досуг проводили в ведомственном клубе, принося туда зачастую не только жажду прекрасного, но и неизбежное следствие войны — огрубелость и ожесточенность нравов: «В клубе продемонстрировано 164 киносеанса... Наша самостоятельность пользуется неплохим авторитетом в городе, однако она нуждается в серьезной помощи. В частности, отсутствует бутафория и декорации. Сами участники самостоятельности во время выступления одеты бедно... В клубе нередко бывают драки и орудуют хулиганы» [3, л. 73].

Военное и послевоенное детство почти целого поколения было в лучшем случае наполовину сиротским. Нельзя не отдать должное тем, кто хотя бы в рамках общественных мероприятий помогал сиротам. В 1947 году железнодорожники Западной дороги собрали для них 17443 руб., взяли шефство над домом ребенка «Танцова роща» и шестью патронатными детьми [5, л. 52].

Помощь периодически оказывалась и полусиротам, родители которых работали на железной дороге. К трем дистанциям пути вяземского узла было прикреплено 7 детей, к вагонному участку — 10 детей из четырех семей, потерявших отцов. Решением коллектива вагонников в их пользу отчислили 1% зарплаты и собрали деньги для закупки детской одежды и обуви. Помощь оказывалась капустой, для особо нуждающихся семей посадили картофель из расчета по 5 соток на ребенка [12, л. 232].

В период первой послевоенной пятилетки перед железнодорожным транспортом была поставлена задача добиться механизации и автоматизации тяжелых работ. Как следует из документов, одним из препятствий в осуществлении столь сложного пункта плана стало неприятие его многими железнодорожниками. Несмотря на огромные размеры разрушений и человеческих потерь, в стране имела место безработица. При катастрофической нехватке мужчин на тяжелых работах, где к тому же не выдавались мыло и спецодежда, трудилось огромное число женщин, и все они боялись потерять кусок хлеба. Руководство железной дороги, обязанное в сжатые сроки выполнять производственные задания, столкнулось с непростой проблемой преодоления враждебности по отношению к техническим усовершенствованиям: «... на путевых работах... аппарат службы не ведет решительной борьбы с имеющимися антимеханическими настроениями» [4, л. 69].

После войны устроиться на железные дороги стремились не только ради трудового заработка, но и для извлечения дополнительной прибыли отнюдь не законного свойства. Грузовые перевозки и первоочередное продовольственное снабжение железнодорожников у людей с криминальными наклонностями вполне увязывались





с мыслью о возможности хищений, о чем опять-таки докладывалось на партийных собраниях:

«Имеется немало случаев, когда люди, не желая заниматься общественно-полезным трудом, нередко приходят на транспорт для учинения краж. За 1946 г. осуждено 312 человек за кражи, из них: железнодорожников 58%. Среди них есть даже коммунисты и комсомольцы... В наших ОРСах ревизоры проверяют невнимательно, этим дают желающим разворовывать продукты и деньги... мы имеем случай в столовой № 8, вместо бочки водки оказалась вода, вместо бочки масла оказалась вода... Теперь зав. столовой скрылась... Нас обвиняют в плохой охране, но что можно сделать, когда зарплата сторожу 115 рублей в месяц, разве на эту зарплату можно принять настоящего сторожа по охране социалистической собственности... Я хочу остановиться на неблагополучии с охраной грузов. Ведь хлеб в настоящее время один из ценнейших грузов, и его воруют на транспорте, а можно было многое пресечь, если бы сами работники грузовой службы повели борьбу с недогрузами» [5, л. 2, 3, 4].

ИНЖЕНЕРАМ РАСТИ НЕКУДА

После освобождения области и начала железнодорожного движения в Смоленске на месте разрушенных вокзалов Орловско-Витебской и Московско-Брестской дорог возвели временное деревянное одноэтажное строение. Конечно, капитальностью оно не отличалось, что в значительной степени объяснялось теми же следствиями инфляции и тотального дефицита. Возможно, пассажиры, находившиеся на вокзале ограниченное время, безропотно переносили то, что «... вокзал приняли с дефектами, ... крыша течет, всю зиму снег лежал на потолке, сырость проникла в вокзал, и вокзал покрылся плесенью. Печное отопление сделали неправильно» [3, л. 83]. Работникам же объекта такие условия труда были тяжелы, а в 1948 году «... вокзал на станции Смоленск начал разваливаться... На дороге много остановочных пунктов, которые в настоящее время необходимы, но их восстановление не предусмотрено... На привокзальной площади скульптуры Ленина и Сталина находятся в запущенном состоянии, им необходимо

сделать срочный ремонт, оставлять их в таком состоянии недопустимо» [6, л. 20].

Сооружение нового вокзала в Смоленске началось в 1949 году. По всей области строились вокзалы как на больших, так и маленьких станциях.

Серьезной идеологической кампанией 1947 года в СССР была борьба с низкопоклонством Западу. Железнодорожники вместе со всеми должны были клеймить преклонение перед буржуазным миром. Конечно, пример ответственного отношения к тому, что исходило от Запада, должна была подавать интеллигенция.

В это время железнодорожная интеллигенция духовные потребности удовлетворяла также с трудом, ведь для этого нужны значительные ресурсы. В 1940-е годы ими являлись прежде всего книги. Библиотеки же были бедны, что и приходилось признавать отраслевым руководителям: «В письме ЦК ВКП(б) совершенно правильно и своевременно отмечены недостатки в работе с нашей интеллигенцией... Наша библиотека очень бедная, и ее посещения очень редко. На технические темы лекций вообще не было» [5, л. 127]. Но это обстоятельство не могло быть с точки зрения как центральной, так и местной власти оправданием проявлений, несовместимых с духовным обликом советского интеллигента: «Причиной того позорного случая, о котором поставили в известность письмом ЦК ВКП(б), является то, что в печати нашей зачастую ссылаются на заграничную технику. Наши инженеры на месте перестают работать над своим дальнейшим техническим ростом... у нас примеры раболепия и низкопоклонства можно встретить и в бытовых вопросах. Обыватели готовы восхвалять заграничную вещь, не смотря на то, что она значительно хуже по качеству, однако наши коммунисты не ведут борьбу с такими настроениями — раболепия» [5, л. 128]. Двумя годами ранее С. Михалков заканчивал одну из своих басен такой обличительной моралью:

Мы знаем, есть еще семейки,

Где наше хаот и бранят,

Где с умилением глядят

на заграничные наклейки...

А сало... русское едят!

Интересно в данном случае выступление инженера, зафиксированное в прото-

коле партийного собрания: «Я сам окончил в 1942 г. институт. С 1942 г. я 4 года работаю в управлении, но за этот период я технически несколько не вырос и даже то, что знал, можно забыть. Кроме своей работы, я никакими техническими вопросами не занимаюсь. Я как начальник отдела сижу и пишу всевозможные варианты справок, чтобы делать которые, не нужно было учиться 15 лет. Наш инженерно-технический состав должен быть освобожден от простой канцелярской писанины, его нужно заставить работать больше над разработкой новых технических вопросов» [5, л. 128]. Инженер ссылаясь далее на то, что вряд ли вызвало искреннее сочувствие у окружающих, так как личностного потенциала каждого хватало прежде всего на сосредоточение духовных усилий в преодолении собственных лишений: «Для занятий у меня как у инженера нет абсолютно никаких условий. Живу я в общежитии, свету нет, холодно и вообще нет элементарных условий — для дальнейшего технического образования. Партбюро мало занимается и интересуется жизнью и работой нашей интеллигенции, и особенно проживающей в общежитии» [5, л. 128].

УЧИТЕЛЬНИЦА ИЗ ЗЕМЛЯНКИ

Продолжалось восстановление системы железнодорожного образования. В 1946 году вяземскую дорожную школу посещало 900 человек, учившихся в четыре смены с 8 часов утра до 22 часов вечера. Ожидалось увеличение числа учащихся до 1500 человек, но помещение старой школы, конечно, не могло их вместить. К 1 сентября планировалось завершить строительство нового здания, однако в июле доклад о ходе работ внушал тревогу: «Если взглянуть сейчас на школу, то стекла в окнах уже разбиты, в детских яслях пол порублен (там живут строители), в школе живут и в комнате содержат поросят... Сторожа нет» [12, л. 57-об., 58].

Сложнейшей проблемой оставалось отсутствие элементарных условий для проведения учебы: «...учитель Скоробогатов имеет высшее образование, жилплощади не имеет, учительница Павлова живет в землянке... В школе не имеется учителей с высшим образованием по предметам математика, физика. Имелся ряд случаев,

когда дети пропускали занятия из-за неимения обуви и одежды» [12, л. 57-об.]. Ставилась задача выделения квартир учителям, «... только не так, как... учительнице Лебедевой, которая живет в школьном здании в чуланчике, а ведь тов. Лебедева многих вязьмичей учила, которые являются лучшими работниками» [12, л. 58]. При катастрофическом положении с жильем обеспечить уважаемых людей сколько-нибудь пригодной для проживания комнатой было почти невозможно.

В Смоленске приняло первых учащихся железнодорожное училище, готовившее слесарей по ремонту паровозов и вагонов, а также столяров. Рославльское училище выпускало токарей, электросварщиков и слесарей по ремонту вагонов. В 1948 году отделом учебных заведений управления Западной железной дороги отмечалось: «Все основные профессии у нас укомплектованы, и план мы можем выполнить. Но имеются недостатки, как то: по дортехшколам нет мастерских, учащиеся к занятиям готовятся слабо. По Рославльскому техникуму плохо обстоит дело с практическим обучением. Не хватает двух преподавателей-специалистов. Преподаватели-совместители к урокам не готовятся» [10, л. 1]. Конечно, докладывать о полной готовности к образовательному процессу вскоре после войны не приходилось, плохая подготовка к занятиям как учащихся, так и учителей во многом объяснялась занятостью людей на работе, отсутствием литературы и тяжелыми бытовыми условиями.

В 1949 году на Западной дороге проблемы с обучением по-прежнему оставались нерешенными, «... успеваемость в средних школах достигает только 86%... У нас очень большой объем работы, мы имеем до 30 тыс. учащихся, работаем очень много, т. к. штат по объему работы недостаточен» [9, л. 133]. При нехватке учителей их порой увольняли еще и как политически неблагонадежных: «Аппарат страшно засорен. Кизилова — белоэмигрантка, принята на работу тов. Стариковым. Это политическая слепота. Пилюзин-подхалюзин, так его называет ряд преподавателей. Этот тип оставался в оккупации» [7, л. 98, 99].

Воздействие на сознание трудящихся осуществлялось через различные формы политической учебы. Посещение курсов





и кружков считалось добровольным, и пример в осознанном стремлении овладеть коммунистическим знанием должны были, естественно, подавать коммунисты и комсомольцы. Однако не так просто стимулировать желание изучать отвлеченное от повседневности учение. Вяземский партком отмечал: «Партучеба комсомольского состава и руководителей парторганизаций проходит в основном через постоянно действующий семинар, существующий при парткабинете узла... 31 человек слушателей. Всего проведено 48 занятий. Сейчас приступаем к изучению 10 главы «Краткого курса истории ВКП(б)». Посещаемость семинара 50–60%... Коммунист, не повышающий своего политического кругозора, легко превращается в вельможу, в политических невежд» [12, л. 12-об.].

При подготовке к выборным кампаниям агитаторам с трудом приходилось собрать на массовые мероприятия в агитпунктах людей. Те предпочитали заняться в свободное время прежде всего тем, что могло стать вспомоществованием в тяжелой повседневности: «Агитаторы забрали работу, из 8 человек всего 2 человека, и те не могут собрать слушателей и говорят, что все люди работают на огородах... А также нам необходимо перед горисполкомом поставить вопрос, чтобы они провели собрания с уличками, которые нам помогут собирать людей и организовать беседы... агитаторы мне говорили, что не могут добиться собрать людей, которые заявляют: нам нужно убирать сено, полоть и окучивать картофель... Очень плохо получается с этой работой, просто затрудняешься подобрать форму, чтобы охватить неорганизованное население изучением закона о пятилетнем плане» [12, л. 62].

При всем том возродились на железной дороге культурно-просветительная работа и физкультурное движение, востребованные во все времена. В клубе смоленского узла в 1946 году было «...дано 18 концертов и 29 выступлений самодеятельности. Самодеятельные кружки объединяют 130 человек» [3, л. 73]. В красном уголке станции Рославль проводились лекции не только на политические, но и на научные и производственные темы, 4–5 раз в неделю демонстрировались фильмы [5, л. 4].

В целом, конечно, производственная и социокультурная реальность 1946–1950 годов на Западной железной дороге соответствовала общей ситуации восстановительного периода в СССР. С другой стороны, она усугублялась обширностью разрушений, явившихся следствием боевых действий на территории Смоленской области. И в этих обстоятельствах соседствовали рядом и трудовой порыв, энтузиазм поднимавших из руин железнодорожное хозяйство людей, и бытовая неустроенность рабочих, специалистов и их семей.

ЛИТЕРАТУРА

1. Государственный архив новейшей истории Смоленской области (ГАНИСО). Ф.6. Оп.2. Д.929. Т.1. Справки и докладные записки по вопросам состояния промышленности, транспорта и связи. 1949 г.
2. ГАНИСО. Ф.6. Оп.2. Д.1197. Справки и информации инструкторов и уполномоченных обкома ВКП(б) по вопросам промышленности, строительства, транспорта и связи. 1950 г.
3. ГАНИСО. Ф.355. Оп.1. Д.29. Партийная организация Управления Западной железной дороги Красноармейского района г. Смоленска. Протоколы партийных собраний. 1946 г.
4. ГАНИСО. Ф.355. Оп.1. Д.30. Партийная организация Управления Западной железной дороги Красноармейского района г. Смоленска. Протоколы заседаний партийного бюро за 1946 г.
5. ГАНИСО. Ф.355. Оп.1. Д.31. Партийная организация Управления Западной железной дороги Красноармейского района г. Смоленска. Протоколы партийных собраний. 1946 г.
6. ГАНИСО. Ф.355. Оп.1. Д.33. Партийная организация Управления Западной железной дороги Красноармейского района г. Смоленска. Протоколы партийных собраний. 1948 г.
7. ГАНИСО. Ф.355. Оп.1. Д.35. Партийная организация Управления Западной железной дороги Красноармейского района г. Смоленска. Протоколы партийных собраний. 1949 г.
8. ГАНИСО. Ф.355. Оп.1. Д.36. Партийная организация Управления Западной железной дороги Красноармейского района г. Смоленска. Протоколы заседаний партийного бюро. 1949 г.
9. ГАНИСО. Ф.355. Оп.1. Д.39. Партийная организация Управления Западной железной дороги Красноармейского района г. Смоленска. Протоколы заседаний партийного бюро. 1950 г.
10. ГАНИСО. Ф.355. Оп.3. Д.62. Протоколы партийных собраний парторганизации отдела учебных заведений управления Западной железной дороги. 8 марта 1948–30 декабря 1953 г.
11. ГАНИСО. Ф.1834. Оп.1. Д.15. Узловой партком станции Вязьма Западной железной дороги. Протоколы заседаний партийного комитета и собраний узловой парторганизации. Апрель–сентябрь 1946 г.
12. ГАНИСО. Ф.1834. Оп.1. Д.17. Узловой партком станции Вязьма Западной железной дороги. Протоколы заседаний узлового партийного комитета и собраний узловой парторганизации. Апрель–июль 1947 г.
13. Шукшин В. М. Собр. соч. в 6 т. – Т. 2. – М.: Молодая гвардия, 1992. ●