

ОТ ФУНКЦИОНАЛЬНОГО К ПРОИЗВОДСТВЕННО-ТЕРРИТОРИАЛЬНОМУ ПРИНЦИПУ УПРАВЛЕНИЯ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ (НА ПРИМЕРЕ ВОЛЖСКОГО РЕЧНОГО ФЛОТА НАЧАЛА 1930-х ГОДОВ)

О. А. Гоманенко

Волгоградский государственный университет

Поступила в редакцию 21 февраля 2019 г.

Аннотация: в статье рассматриваются системы управления на водном транспорте в первой половине 1930-х гг. на примере волжского речного флота. Автор приходит к выводу, что функциональный принцип управления имел большие недостатки. Переход к производственно-территориальному принципу должен был устранить организационно-управленческие трудности, однако также затруднил работу волжских речных пароходств.

Ключевые слова: Волга, речной транспорт, управление, история.

Abstract: the article discusses the system of management of the water transport in the first half of the 1930s on the example of the Volga river fleet. The author concludes that the functional principle of management had serious shortcomings. The shift to the production territorial principle of management was to eliminate organizational and administrative difficulties. However it also made the work of the Volga River Steamship Lines even more difficult.

Key words: Volga, river transport, management, history.

До 1931 г. водный транспорт (речной и морской) находился в ведении Наркомата путей сообщения. 30 января 1931 г. был создан самостоятельный Наркомат водного транспорта (далее – НКВТ), который возглавил Н. М. Янсон [1, с. 122]. Его заместителями стали В. В. Фомин (по речному транспорту), Э. Ф. Розенталь (по морскому транспорту) и В. И. Зоф (первый заместитель). В качестве совещательного органа при наркоме была создана коллегия НКВТ. Структура наркомата строилась по функциональному принципу. В бассейнах существовало трехступенчатое структурное построение: 1) управления речного транспорта (далее – УРТ); 2) районные управления речного транспорта (далее – РУРТ); 3) производственные единицы (суда, пристани, затоны и т. д.).

Руководство в области эксплуатации, механико-судового, путейского хозяйства и капитального строительства на речном транспорте было сосредоточено в речном эксплуатационно-техническом управлении (далее – РЭТУ). Планирование, техническое нормирование, вопросы труда, кадров, связи и т. д. сконцентрировались в соответствующих управлениях и отделах.

В системе НКВТ находились также специализированные объединения, действовавшие как самостоятельные хозрасчетные предприятия. Это касалось Всесоюзного объединения по капитальному строи-

тельству на водном транспорте (Водстрой), Всесоюзного объединения судоремонтных и судостроительных заводов (Судостройремонт) и Всесоюзного объединения деревянного судостроения (далее – ВОДС).

К началу 1933 г. количество УРТ достигло 22. Крупнейшими являлись Волжское, Северное, Камское, Северо-Западное, Днепровское и Московско-Окское. В УРТ входило 50 РУРТ. В Волжское УРТ (далее – ВУРТ) вошло семь РУРТ, в Камское – четыре, в Северо-Западное – пять и т. д. [2, с. 23]. В начале 1930-х гг. волжский флот выполнял половину всех речных перевозок в СССР, но на него приходилось только 22 % от капиталовложений всех остальных речных пароходств страны. К этому времени материально-техническая основа водного транспорта Волги находилась уже в изношенном состоянии. Следует отметить, что волжский флот работал по самым дешевым тарифам, как среди других пароходств, так и по сравнению с железной дорогой [3]. Рентабельность флота снижалась и вследствие причин организационного характера. Так, отрицательно на работу волжского транспорта влияли систематические передачи судов в другие управления речного транспорта.

Структура НКВТ строилась по функциональному принципу, но была весьма несовершенной, как показала практика. Непосредственное подчинение более чем 20 УРТ наркому при практическом руковод-

стве ими со стороны многочисленных функциональных центральных управлений делало громоздким такой принцип руководства. Отсутствие на местах единого руководства судоремонтными, судостроительными и строительными предприятиями, расположенными в одном пункте, усложняло систему управления. Помимо этого, недостатки существовавшей системы управления крылись в недостатке квалифицированных руководителей во всех звеньях, а также отсутствию разветвленной и устойчивой системы связи между центром и периферией. Штаты управлений не только в центре, но и на местах были раздуты. В связи с многочисленностью объектов руководства управление осуществлялось главным образом путем обильной переписки, порождая бюрократические проволочки. Планирование было еще слабо развито и управление осуществлялось распорядительным порядком, главным образом, реагированием на запросы с мест. В итоге функциональное построение аппарата управления в тех условиях было одной из основных причин медлительности и распыленности.

Руководство со стороны УРТ большим транзитным флотом на Волге было проблемным. Поэтому в начале 1933 г. в управлениях речного транспорта были организованы самостоятельные хозрасчетные предприятия – дирекции, что усложнило структуру ВУРТ. В августе 1933 г. дирекции ликвидировали, а точнее объединили в отдел эксплуатации флота ВУРТ [4, л. 4 об., 5, 8]. Дирекция как форма управления оказалась неприемлемой для правильного маневрирования флотом.

В связи со всеми организационными недостатками 15 марта 1934 г. произошло реформирование органов управления водного транспорта СССР [1, с. 142–144]. НКВТ провел переустройство в работе своей системы по производственно-территориальному принципу. Это должно было обеспечить ответственность руководителей на всех уровнях, укрепить связь с низовыми звеньями хозяйственного аппарата, усилить единоначалие и личную ответственность работников. Руководители теперь обязывались лично управлять основными производственными процессами, а также подбором и расстановкой кадров. Ликвидировались различные объединения и другие промежуточные организации.

НКВТ возглавил Н. И. Пахомов. Его заместителем и начальником Политуправления стал А. С. Зашибаев. В. В. Фомин остался заместителем наркома по речному флоту, Н. М. Янсон стал по морскому. При наркоме был организован Совет из 57 человек. Половину его составляли представители местных органов водного транспорта (начальники пароходств, заводов, портов, а также лучшие ударники) [2, с. 100–101].

В НКВТ было образовано четыре центральных производственно-территориальных управления речного транспорта (далее – ЦУРТ): Волжско-Камское (далее – ВКЦУРТ), Восточное, Южное, Северное. Данные ЦУРТ заменили ликвидируемые речные эксплуатационно-технические управления. ВКЦУРТ возглавил бывший начальник ВУРТ А. Ф. Чевердин. Его заместителем стал Л. Я. Груздев.

ЦУРТ должны были обеспечить непосредственное руководство всей деятельностью речных пароходств. После ликвидации Судостройремонта, ВОДС и Водстроя все судостроительные и судоремонтные заводы, мастерские, затоны и почти все местные управления капитального строительства, входившие в систему речного флота, были переданы в прямое подчинение пароходствам. В итоге в ЦУРТ сосредоточилась вся полнота руководства всеми отраслями хозяйства, а также эксплуатационной и перевозочной работой. Начальники ЦУРТ подчинялись непосредственно заместителю наркома по речному флоту. Каждое ЦУРТ состояло из секторов: эксплуатационного, механико-судового, пути и связи, планового, финансово-материального, капитального строительства, учетно-статистического и административного. Так, ВКЦУРТ возглавлял начальник, у которого было два заместителя, старший консультант и секретарь. Один заместитель ведал эксплуатационным сектором, другой – механико-судовым, пути и связи, капитального строительства. Остальные сектора находились в прямом подчинении начальника. Штат ВКЦУРТ на 1934 г. состоял из 94 человек [5, л. 107].

Оставшиеся в составе центрального аппарата НКВТ функциональные отделы должны были строить свою работу в соответствии с конкретными задачами ЦУРТ для максимального обеспечения их деятельности. В соответствии с Приказом НКВТ от 29 июля 1934 г. № 295 самостоятельными отделами НКВТ были планово-финансовый, подготовки кадров, рабочего снабжения, судоходного надзора, военизированной охраны (далее – ВОХР) [6, л. 211]. Сектора судонадзора и ВОХР выделились из состава управления пароходств (как местные органы по линии судонадзора и охраны) и подчинялись их соответствующим отделам НКВТ [7, л. 62]. С введением новой системы управления речным транспортом его организационная структура упростилась. Штат НКВТ сократился на 20 % [2, с. 102].

Вместо УРТ было организовано 24 речных пароходства. В крупных пароходствах были созданы политотделы, а в остальные назначены партотрги. РУРТ были ликвидированы. Всеми портами, пристанями, заводами, затонами, участками пути и связи, строительными организациями и транзитными судами стали руководить непосредственно пароходства. На крупные пристани возлагалось руководство местными

ми перевозками. Для этого к этим пристаням был приписан соответствующий флот.

В мае 1934 г. были реорганизованы Институт проектирования и изысканий на водном транспорте (Гипроводтранс) и Центральный научно-исследовательский институт водного транспорта (далее – ЦНИИВТ). ЦНИИВТ подчинялся напрямую наркому, а для обсуждения важнейших вопросов при директоре института создавался Научно-технический совет. Все проектно-изыскательские работы на водном транспорте сосредоточились в едином центре – Гипроводтрансе, который являлся хозрасчетной организацией и состоял из пяти производственных отделов (изысканий, морских и речных портов, речных путей, судоремонтных баз и проектирования судов).

Реорганизация водного транспорта проходила в течение 1934–1935 гг. Перестройка в 1934 г. производилась на ходу, одновременно с навигацией и в процессе ее, что создавало определенные трудности как в работе пароходств, там и всей системы речного флота. Новая организационная структура была несовершенна, и в 1935 г. она подверглась некоторым изменениям. В составе НКВТ были вновь восстановлены два функциональных органа: центральное управление подсобных предприятий и отдел капитального строительства.

Центральному управлению подсобных предприятий подчинялись некоторые крупные заводы, верфи и конструкторские бюро, обслуживавшие весь водный транспорт. Руководство такими предприятиями со стороны отдельных пароходств оказалось неэффективным (как, например, сталелитейно-арматурный завод «Теплоход» в Горьком). Отдел капстроительства объединил 13 крупнейших строительных трестов, в том числе Волжский в Горьком и др.

Для рассмотрения важнейших вопросов реконструкции водного транспорта под председательством наркома был организован экспертно-технический совет из 29 руководящих работников, ученых и практиков [2, с. 105]. В 1935 г. первым заместителем наркома стал А. С. Зашибаев, вторым – Э. Ф. Розенталь, а заместителем и начальником Политуправления – К. Ф. Старостин.

В июле 1934 г. Приказом № 290 НКВТ ввел в действие типовую устав пароходств [6, л. 198]. Организационное построение каждого пароходства основывалось на одинаковой структуре. Однако существовали некоторые отклонения в зависимости от местных условий. В основном звене речного транспорта – пароходстве, его начальник со своим аппаратом приближался непосредственно к руководству основным производственным процессом, т. е. перевозками. Типовая структура пароходств применялась в крупных пароходствах: Верхневолжском, Средневолжском, Нижневолжском, Северо-Западном, Северном,

Московско-Окском, Камском, Днепровском и Амурском. В средних и особенно мелких пароходствах структура значительно упрощалась (сектора, группы, исполнители) и сокращались штаты [7, л. 62].

Управление речного пароходства разрабатывало годовые, квартальные, оперативные планы (которые утверждал ЦУРТ) по развитию, реконструкции, эксплуатации всего своего речного хозяйства. Управление руководило оперативной работой всех видов хозяйства по вопросам планирования и учета перевозок, эксплуатации транзитного и местного флота, пристанского хозяйства, погрузо-разгрузочных работ, коммерческого их использования, судоремонта, снабжения и т. д. Также управление пароходства заключало соглашения и прямые договоры с клиентурой на перевозку грузов, на заказы оборудования, отдельных объектов всех видов капитального строительства и др. Управление распоряжалось всеми финансовыми, материальными средствами, ценностями, кредитами, бюджетными ассигнованиями, промфинплан которых утверждал (или изменял) ЦУРТ [5, л. 2–3 об.].

Управление речного пароходства возглавлял начальник, у которого были заместитель и помощник по рабочему снабжению. Управление имело службу эксплуатации, механико-судовую службу, службу пути и связи, материальный отдел, отдел рабочего снабжения, мобилизационную группу, политотдел, планово-финансовый отдел, административный отдел с группой подготовки кадров. В зависимости от объемов строительства в пароходствах организовывались строительные отделы или сектора, группы и отдельные исполнители. Службы и отделы возглавляли соответствующие начальники. В непосредственном подчинении начальника пароходства находился транзитный флот, пристани, затоны, мастерские, верфи, участки пути связи. Они являлись в оперативном отношении низовыми производственными звеньями соответствующих служб [там же, л. 4].

Основными органами управления пароходства являлись службы эксплуатации, механико-судовая, пути и связи. Остальные отделы были подсобными функционально-обслуживающими их органами. Флот транзитного значения находился в прямом ведении службы эксплуатации, имевшей на линии сеть диспетчерских пунктов и эксплуатационных участков (при большом протяжении пути в крупных пароходствах). Начальники таких участков регулировали движение и планировали перевозки в пределах участка. Все пристани подчинялись пароходству. Флот и дебаркадеры местного значения, а также служебно-вспомогательный флот приписывались портам и пристаням первого разряда. Этот флот эксплуатировался непосредственно начальниками соответствующих пристаней [7, л. 60–61].

Операционные пункты в пределах пристани независимо от объема их работы являлись причалами (носили порядковые номера). Ответственность за их работу нес начальник пристани. Пристани, как и судоремонтные предприятия, стали самостоятельными хозяйственными единицами. Управление пароходства спускало производственные планы пристаням, которые работали на принципах хозрасчета. Но пристани самостоятельно распоряжались предоставляемыми материальными и денежными средствами.

Порты и пристани делились на разряды. В Ленинграде, Горьком, Астрахани и Киеве находились вне-разрядные порты. К портам первого разряда относились те, которые имели самостоятельное административно-экономическое значение, связанное с другими видами транспорта и имевшими грузооборот не менее 15 000,0 тыс. т сухогрузов и с судооборотом не менее 1000 судов. Перворазрядные порты были в Самаре, Камском Устье, Перми, Ростове-на-Дону, Семипалатинске, Новосибирске, Красноярске, Николаевске-на-Амуре, Москве, Архангельске [там же, л. 62].

Порты второго разряда имели экономическое значение с ограниченным районом тяготения (Николаев, Потти, Батум, Ростов и др.). Грузооборот их составлял не меньше 500 тыс. т сухогрузов, судооборот – не менее 500 судов. К портам третьего разряда относились порты, имевшие местное экономическое значение и искусственные гидротехнические сооружения. Их грузооборот был не меньше 100,0 тыс. т, судооборот – не менее 200 судов. Приписные пункты определялись грузооборотом меньше 100 тыс. т, судооборотом – менее 200 судов [там же, л. 70].

К пристаням первого разряда (Казань, Саратов, Сталинград, Владимировка и др.) относились с грузооборотом свыше 500,0 тыс. т и 200,0 тыс. пассажиров, а также пристани крупной перевалки с железной дороги и обратно. Грузооборот пристаней второго разряда (Камышин и др.) составлял от 200 т до 500,0 тыс. т, пассажирооборот – от 50,0 тыс. до 200,0 тыс. человек. К пристаням третьего разряда относились все остальные пристани и остановочные пункты (нетарифные остановочные пункты приписывались распоряжением пароходств) [там же, л. 63].

Мастерские, заводы и верфи также делились на три разряда по стоимости выработки валовой продукции. Первый разряд составляли предприятия с годовой продукцией стоимостью более 1500,0 тыс. руб., второй – от 500,0 тыс. до 1500,0 тыс. руб., третий – до 500,0 тыс. руб. [там же].

Мастерские, участки пути и связи подчинялись непосредственно начальнику пароходства (по линиям механико-судовой службы и службы пути и связи). Мастерские производили аварийные ремонты в течение навигации всех судов по нарядам-заказам их

капитанов, утвержденных начальником пароходства [там же, л. 61].

В Волжско-Камское управление речного транспорта вошло шесть пароходств: Верхневолжское (далее – ВВРП), Средневолжское (далее – СВРП), Нижневолжское (далее – НВРП), Московско-Окское, Камское и Уральское. Вместо ВУРТ 18 марта 1934 г. было образовано три новых пароходства: ВВРП, СВРП, НВРП [8, л. 191–194]. Таким делением предполагалось разграничить перевозки по Волге. Это в свою очередь должно было облегчить управление и контроль за работой на каждом участке реки. Теперь каждое волжское пароходство специализировалось на определенном составе перевозимых грузов.

Аппарат уже бывшего ВУРТ использовался для комплектования ВВРП, а также руководящих и технических кадров СВРП и НВРП. Комплектование остальными работниками Средневолжского и Нижневолжского пароходств происходило за счет бывших аппаратов Самарского и Астраханского РУРТ. Все имущество ВУРТ (флот, береговое хозяйство, денежные и материальные ценности) распределялось между тремя новыми пароходствами.

Грузопассажирский транзитный флот линии Горький–Астрахань передавался целиком: скорая линия – ВВРП; пассажирская – СВРП; почтовая – НВРП. Грузовая линия Горький–Астрахань распределялась по принципу преобладания массовых тарных и насыпных грузов (цемент, хлеб, хлопок и др.). В соответствии с этим делились между пароходствами типы подвижного состава [8, л. 191–192].

Сухогрузный транзитный флот делился по принципу образования основных грузопотоков в соответствии с объемом этих перевозок по плану 1934 г. Так, тоннаж под лесные грузы передавался ВВРП, под хлеб и цемент – СВРП, под нефть, соль, уголь, рыбу – НВРП [9, л. 3]. Нефтеналивный флот делился между НВРП, ВВРП и Камским речным пароходством. За НВРП закреплялся весь крупный тоннаж и тяга, которые в меженный период (время самого низкого уровня воды в реке) навигации работали в основном до Камского Устья [8, л. 192].

Местный пассажирский, буксирный, служебно-вспомогательный (рейдовый) флот распределялся между новыми тремя пароходствами по месту его существовавшей приписки. Дебаркадеры местных и транзитных линий закреплялись по месту их фактического нахождения в навигацию прошлого года в границах новых пароходств. Суда, находившиеся на консервации, передавались тем пароходствам, где они находились на тот момент. Восстанавливать пригодный такой флот теперь должны были именно эти пароходства. Технический флот (землечерпательные, камнеуборочные машины, карчеподъемные снаряды) распределялся между ВВРП, СВРП и НВРП в полном

соответствии с намеченными для них границами и объемом работ технического флота по промфинпланам 1934 г. [там же].

Береговое имущество (мастерские, затоны, транзитные кассы, вокзалы, склады, культурно-бытовые здания) закреплялось по месту его нахождения в границах новых пароходств на 1 января 1934 г. Материальные и топливные склады с соответствующим содержимым прикреплялись к тем пароходствам, на территории которых находились [там же, л. 192–193].

Дебиторы и кредиторы по централизованным расчетам (во избежание срока давности) оставались на балансе ВВРП с учетом уравнивания оборотных средств новых пароходств. Денежные средства и расчетные счета Госбанка распределялись между пароходствами по месту нахождения этих счетов и средств. Задолженность по централизованным ссудам Госбанка делилась по указанию Центрального Волжско-Камского управления в зависимости от фактического наличия выделенных каждому из пароходств оборотных средств исходя из промфинпланов [там же, л. 193].

Верхневолжское речное пароходство по перевозке грузов являлось самым крупным среди остальных волжских пароходств. Управление ВВРП находилось в Горьком. Хозяйство пароходства располагалось в районе трех областей: Калининской, Ивановской и Горьковской. Верхневолжское пароходство помимо Волги обслуживало четыре притока – реки Костромку, Суру, Унжу, Ветлугу и озеро Селигер [10, л. 22а]. Возглавил ВВРП Н. М. Голованов, его заместителем стал П. Я. Кувшинов.

Вторым по объемам грузоперевозок было Нижневолжское речное пароходство, управление которого находилось в Астрахани. НВРП располагалось на протяжении более 770 км по руслу Волги от Камышина до пос. Лагани (Калмыцкая АССР) в устье реки, включая дельту с выходом в Каспийское море. Транзитная линия от Горького до Астрахани была более 2200 км [9, л. 3]. Возглавил НВРП И. Ф. Меняйлов, его заместителем стал С. М. Савиных.

Управление Средневолжского речного пароходства располагалось в Самаре. В состав СВРП вошли бывшие районные управления: Самарское, Саратовское, Казанское. Судходство в пределах реки Волги проходило от Козловки до Камышина (исключительно) на протяжении 1195 км с притоками, кроме Камы. К притокам относились реки Иргиз, Самарка, Сок, Моча, Казанка и др. Судходство на этих реках интенсивно проходило только в начале навигации в полноводный период [11, л. 4]. Возглавил Средневолжское пароходство В. А. Владимиров, его заместителем стал Слесаренко.

С организацией новых трех пароходств на Волге произошло перераспределение транзитного флота

между ними. Но это не соответствовало принципу поперечного деления реки. Для организации перевозок такая схема затрудняла как планирование, так и взаимные расчеты между пароходствами. Однако это еще было связано со слабой материально-технической базой.

Волжско-Камское ЦУРТ являлось самым крупным среди остальных Центральных производственно-территориальных управлений речного транспорта страны. Треть перевозок по СССР приходилась на долю Верхневолжского, Средневолжского и Нижневолжского пароходств. В 1934 г. в ВКЦУРТ поступило до 70 % от капиталовложений от всех речных управлений. Однако в целом инвестиции в водный транспорт были крайне малы. Для развития речного флота как всей страны, так и Волги требовалось значительно больше [12].

Как отмечалось, в 1934 г. были ликвидированы самостоятельные объединения Судостройремонт и ВОДС. Находившиеся в их системе судоремонтные предприятия были переданы соответствующим речным и морским пароходствам [13, л. 2]. Например, от Судостройремонта в ВВРП перешли судовой верфь Володарского в Рыбинске, завод им. Ульянова-Ленина в Василеве, завод им. Молотова в Сопчине и завод «Теплоход» в Горьком. От ВОДС в ВВРП были переданы судовой верфи: Костромская, Сокольская, им. Постышева в Городце, им. М. Горького в Разнежье, Рыбинская железобетонная (но ее ликвидировали в октябре 1934 г.) [14, л. 3]. В ведение СВРП от Судостройремонта перешли заводы Балаково, Красный Котельщик [11, л. 4]. Так, на балансе ВВРП в 1934 г. насчитывалось 24 производственных предприятия, осуществлявших судостроение и судоремонт [15, л. 96, 97–97 об.]. В составе НВРП находилось 10 промпредприятий, но своего судостроительного предприятия пароходство не имело [16, л. 4]. На балансе СВРП находилось восемь производственных предприятий. Самыми крупными были судоремонтные мастерские в Балаково [17, л. 106 об. – 107].

Таким образом, в начале 1930-х гг. система управления речного флота основывалась на функциональном принципе, но имела большие недостатки, которые делали эту систему громоздкой. В период реорганизации в 1934 г. волжский речной флот помимо финансово-технических проблем ощущал организационно-управленческие сложности. Реорганизация управления в НКВТ в 1934 г. по производственно-территориальному принципу также вызвала затруднения в работе волжского речного флота.

ЛИТЕРАТУРА

1. Речной транспорт в директивах коммунистической партии, законодательных актах и постановлениях Советского правительства (1918–1959). – М., 1959. – 230 с.

2. Амосин М. Д. Речной транспорт в период завершения социалистической реконструкции народного хозяйства СССР (1933–1937 годы) / М. Д. Амосин. – М., 1963. – 238 с.

3. Гоманенко О.А. К истории финансово-хозяйственной деятельности Волжского речного транспорта в период нэпа и первой пятилетки / О. А. Гоманенко, В. В. Булатов // Вестник Волгоград. гос. ун-та. Сер. 4, История. Регионоведение. Международные отношения. – 2016. – № 1 (37). – С. 80–83.

4. Российский государственный архив экономики (далее – РГАЭ). – Ф. 7458. – Оп. 1. – Д. 830.

5. РГАЭ. – Ф. 7458. – Оп. 1. – Д. 1589.

6. РГАЭ. – Ф. 7458. – Оп. 1. – Д. 1197.

7. РГАЭ. – Ф. 7458. – Оп. 1. – Д. 1203.

8. РГАЭ. – Ф. 7458. – Оп. 1. – Д. 1195.

9. Государственный архив Волгоградской области. – Ф. 557. – Оп. 19. – Д. 1.

10. РГАЭ. – Ф. 7458. – Оп. 1. – Д. 1912.

11. РГАЭ. – Ф. 7458. – Оп. 1. – Д. 1621.

12. Гоманенко О. А. Организационно-хозяйственное укрепление речного флота СССР : тенденция второй пятилетки (на примере волжского водного транспорта) / О. А. Гоманенко // Научный диалог. – 2017. – № 5. – С. 178.

13. РГАЭ. – Ф. 7458. – Оп. 1. – Д. 1308.

14. РГАЭ. – Ф. 7458. – Оп. 1. – Д. 1612.

15. РГАЭ. – Ф. 7458. – Оп. 1. – Д. 1614.

16. РГАЭ. – Ф. 7458. – Оп. 1. – Д. 1626.

17. РГАЭ. – Ф. 7458. – Оп. 1. – Д. 1622.

Волгоградский государственный университет
Гоманенко О. А., кандидат исторических наук, доцент кафедры социальных технологий
E-mail: gomanenko.olesya@mail.ru
gomanenko@volsu.ru

Volgograd State University
Gomanenko O. A., Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of the Social Technologies Department
E-mail: gomanenko.olesya@mail.ru
gomanenko@volsu.ru