

СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЙ ГОРОД

Феномен социалистического города:
социокультурный аспект



Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«Нижегородский государственный архитектурно-строительный университет»

СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЙ ГОРОД

Феномен социалистического города: социокультурный аспект

Коллективная монография

Под редакцией А. А. Гордина

Нижний Новгород
ННГАСУ
2012

УДК 947 (470.341-25)
ББК 63.3(2) 615(2-2)

Рецензенты:

Николаи Ф.В. – кандидат исторических наук, доцент
Мордвинов А.А. – кандидат философских наук, доцент

Социалистический город. Феномен социалистического города: социокультурный аспект [Текст]: Коллект. моногр. / под ред. А.А. Гордина; сост. А.А. Абаимова, С.А. Варакин, А.А. Гордин; Нижегород. гос. архитектур.-строит. ун-т. – Нижний Новгород: ННГАСУ, 2012. – 158 с.

Коллективная монография посвящена различным аспектам исследования города как источника социальных изменений. В монографии рассматривается вопрос о взаимовлиянии среды существования и характера сознательной деятельности человека, современная теория о структуре города. Перед читателем раскрываются ключевые моменты советской градостроительной политики начального периода индустриализации, идейные предпосылки концепции соцгородов и анализ реального воплощения градостроительной концепции.

Адресуется преподавателям, аспирантам, магистрантам, студентам, а также всем интересующимся проблемами градостроительных концепций.

Исследование выполнено при поддержке Министерства образования и науки Российской Федерации, соглашение № 14.В37.21.0492 «Социалистический город как историко-культурный феномен советской эпохи (на материалах Соцгорода Горьковского автозавода. 1930 – сер. 1960-х гг.)» в рамках федеральной целевой программы «Научные и научно-педагогические кадры инновационной России на 2009–2013 годы».

ISBN 978-5-87941-871-2

ББК 63.3(2) 615(2-2)

© Гордин А.А., 2012
© ННГАСУ, 2012

Оглавление

А. А. Сергеичева. Роль городской среды обитания в формировании сознания человека.....	4
О. В. Ларина. Город в эпоху глобализации: теория неустойчивой современности З. Баумана.....	17
А. А. Абаймова. Идейные предпосылки концепции соцгорода.....	24
Е. В. Таманова. Советская архитектура 1920 – 30-х годов. Трансформация идей в наши дни	36
А. А. Гордин. Горьковский автозавод: от зарождения к гиганту советской индустрии (1929 – сер. 1930-х годов)	40
А. А. Гордин. Становление и развитие Социалистического города Горьковского автозавода в 1930-е годы.....	68
С. А. Варакин. Антирелигиозная деятельность Союза воинствующих безбожников на Автозаводе в 1930 – 1940 гг.....	117
А. А. Пустовалова. Культурный досуг горьковчан в годы Великой Отечественной войны	117
И. В. Рулева. Советская газетная периодика в освещении отечественной историографии.....	149

А. А. Сергеичева

Роль городской среды обитания в формировании сознания человека

Актуальность темы данного исследования обусловлена особой значимостью рассматриваемой проблемы на сегодняшнем этапе развития общества. В современных условиях быстрого роста городов и городского населения вопрос о взаимосвязи особенностей среды существования с характером сознательной деятельности человека заслуживает пристального внимания.

Тема влияния города и городского образа жизни на формирование определенных характеристик человеческого сознания не получила глубокой разработки в историографии. Немногочисленные работы, касающиеся данного вопроса, представлены, прежде всего, именами Б. Н. Миронова, Ш. Фицпатрик. С другой стороны, существует множество разработок, посвященных проблеме человеческой сознательности и ее происхождения. Здесь можно назвать таких авторов, как Т. Маккенна, Н. П. Бехтерева, И. А. Бескова, а также многих других исследователей.

Цель данной работы заключается в рассмотрении влияния среды обитания, какой является и городское пространство, на формирование фундаментальных характеристик человека.

В современной науке относительно процесса возникновения и механизмов осуществления сознательной деятельности не существует единого, безоговорочно принятого мнения. Сложность данных вопросов и их исследования не позволяет в настоящее время прийти к однозначному приемлемому решению. Сегодня проблема разумности изучается специалистами в рамках различных подходов, каждый из которых предлагает собственную трактовку.

В последние годы сознательное мышление активно исследуется в рамках таких наук, как медицина и нейрофизиология. При этом

формирование разумности рассматривается как результат процессов, происходящих в головном мозгу.

Один из ведущих в этой области – С. В. Медведев. Согласно его теории мозг человека – орган, в котором осуществляется взаимодействие идеального и материального, то есть мысли и физиологических процессов, обеспечивающих мышление. Однако механизм этого взаимодействия до сих пор остается не выявленным и не изученным. Доказанным наукой фактом является лишь то, что каждому психическому явлению сопутствуют определенные перестройки в активности нейронов и связей между ними. Кроме того, в процессе осуществления определенных мыслительных операций в глубинных структурах головного мозга наблюдается увеличение частоты слабых электрических разрядов. Механизмы объединения отдельных нейронов в связанные общими функциями структуры, образующие сеть, внутри которой происходит взаимодействие нервных мозговых клеток, обмен импульсами между ними, еще предстоит изучить. Однако современные исследователи – нейрофизиологи – считают данные процессы определяющими в существовании человека как биологического организма, наделенного высшими психическими функциями, в том числе мышлением. Таким образом, все богатство психики человека определяется работой его мозга [7].

С. В. Медведев постулирует существование определенных веществ – носителей эмоций. Исследователь подчеркивает, что любого рода эмоциональные переживания и мыслительные операции сопровождаются обменом химических веществ в структурах головного мозга. Причем этот обмен имеет двусторонний характер: с одной стороны, определенные эмоции порождают соответствующие химические реакции, превращения, а с другой стороны, воздействие тех или иных химических веществ вызывает характерные эмоциональные переживания [8].

С. В. Медведев полагает, что существующее соотношение и взаимодействие между психикой и ее материальным носителем

взаимообусловлено и взаимонаправленно: активность нейронов порождается мыслительными процессами, и в то же время изменения в активности нейронов способствуют изменениям в мыслительной деятельности и поведении человека. Исследователь утверждает, что материальная природа мозговых структур накладывает определенные ограничения на процесс мышления человека. То есть существуют некие биологические механизмы, способные препятствовать той или иной мыслительной деятельности, эмоциональным переживаниям [8].

Еще один специалист-нейрофизиолог, занимавшийся вопросами функционирования сознания и формирования самосознания, его соотношения с головным мозгом, – А. М. Иваницкий. Возникновение и осуществление сознательной деятельности, психического восприятия и реагирования он также связывал с определенным характером организации нервных процессов, нейронных связей в тех или иных участках и структурах мозга, с особенностями его строения [4].

Иная точка зрения относительно природы разумности была предложена нейрофизиологом академиком Н. П. Бехтеревой, на протяжении многих лет изучавшей головной мозг и его деятельность. В своих работах исследователь, хотя и с осторожностью, указывает на возможность внеземного происхождения человеческого интеллекта. В качестве обоснования такого подхода Н. П. Бехтерева отмечает исключительную сложность строения и функционирования мозговых структур человека, формирование которых в ходе последовательных, эволюционно направленных мутаций кажется сомнительным [2].

Однако предположение, что человеческий мозг, отличающийся высокой степенью сложности, мог возникнуть лишь в соответствующих условиях, не достижимых на Земле, оставляет ряд принципиальных вопросов, на которые наука в настоящее время не может дать однозначный ответ. Среди прочего удивительным кажется тот факт, что мозговые структуры, оказавшись вынужденными функционировать в среде,

предъявляющей не столь высокие требования, как среда первоначального формирования, сумели сохранять свои свойства на протяжении десятков тысяч лет. Ведь, как известно, те функции и особенности строения человеческого организма, которые в ходе изменения окружающей среды и условий существования перестают играть роль важного механизма приспособления, постепенно утрачиваются.

Другой исследователь, Карл Циммер, говоря о развитии сознания и самосознания у древнейшего предка человека, указывает на существование взаимосвязи этих процессов с усложнением социального устройства человеческих сообществ. Постоянный самоконтроль, сопровождавший совместное существование и обеспечивающий сотрудничество гоминид в добывании пищи, создании необходимых для выживания условий, способствовал формированию у человеческого предка образа собственного «Я». Косвенным подтверждением данной гипотезы, по мнению исследователя, может служить тот факт, что человеку свойственно соотносить знания о самом себе с представлениями о других людях. Кроме того, человек обладает способностью предугадывать действия и мысли представителей своего вида [13].

Новый взгляд на происхождение и эволюцию сознания был предложен И. А. Бесковой. В своем исследовании она рассматривает этот процесс с точки зрения библейского сюжета о грехопадении. Данный эпизод определяется как символическое выражение перехода человека от состояния единства с природой, растворенности в ней к состоянию возникновения самосознания и необходимости социализации. Процесс социализации, в противоположность гармоничному отношению с миром, требует постоянного самопринуждения, приведения собственных действий в соответствие с общепринятыми, приемлемыми в данном социуме [1].

Возникновение человеческого сознания И. А. Бескова считает следствием некоего события, символически определяемого как грехопадение, в результате которого произошли фундаментальные трансформации во

внутренней природе человека, приведшие к обретению самосознания. Данный процесс в рассматриваемой концепции объясняется уникальным образом. Исследователь полагает, что насыщающей жизнью основой всех существующих в мире структур является единое вещество-носитель – материя-сознание (сознающая материя, материальное сознание). Такую структуру представляет собой и человек, автоматически облекаемый в материю-сознание в момент своего возникновения. Именно это обстоятельство обуславливает гармоничный характер взаимодействия человека с окружающим миром на раннем этапе существования. В момент трансформации, представленный библейским сюжетом грехопадения, происходит диссоциация единого вещества материя-сознание. Оно распадается на материю и сознание, отныне не связанные друг с другом и функционирующие самостоятельно. Данная трансформация определила все последующее развитие человечества, формирование общественных отношений и культуры [1].

Как можно заметить, для концепции И. А. Бесковой характерна в целом негативная оценка процесса возникновения самосознания – это способствовало нарушению гармоничных взаимоотношений и обострению противоречий между человеком и природной средой, обусловило формирование социальных структур и культуры, функционирование которых носит для человека ограничивающий, принуждающий характер. Эволюционная направленность, прогрессивное влияние данных формирований не принимается во внимание.

Сомнительным в рассматриваемой теории кажется и утверждение о столь обременительном для человека, с точки зрения исследователя, принуждении, сопровождающем процесс социализации. Возникновение первичных социальных сообществ стало закономерным следствием эволюции человеческого вида, его перехода на новую ступень развития, усложнения внутривидовых взаимоотношений, оно было направлено на укрепление положения человека в мире, на повышение эффективности

адаптационных процессов и сохранение человечества в постоянно меняющихся условиях.

Оригинальная теория происхождения человеческого сознания принадлежит Т. Маккенне. Данное событие, как и формирование других основных черт вида Номо, исследователь связывает с воздействием на организм определенных веществ, употребляемых человеком вместе с пищей. Изменение природной среды, климатических условий сопровождалось значительным расширением человеческого рациона. Некоторые из новых попадавших в него веществ, согласно концепции автора, способствовали нарушению химического равновесия и, как следствие, порождали мутационные процессы в организме. При этом мутации, оказывавшие положительное влияние на приспособляемость и выживаемость вида, в ходе естественного отбора закреплялись и постепенно становились его неотъемлемыми характеристиками. В числе соединений, имевших подобное воздействие прежде всего на психические структуры, автор называет присутствующие во многих растениях галлюциногены. Употребление в пищу данных веществ, по мнению Т. Маккенны, в конечном счете могло обусловить возникновение сознательной деятельности. Дело в том, что влияние галлюциногенов вызвало повышение активности переработки информации головным мозгом, способствовало увеличению его размеров, послужило катализатором в развитии воображения [6].

Об истинности данной теории в настоящее время сложно судить однозначно. Современная наука не обладает достаточными сведениями, позволяющими составить наиболее полное представление об условиях, предшествовавших и сопровождающих формирование сознания. Тем не менее нужно отметить, что влияние особенностей питания, составляющих важнейший аспект человеческой природы, не следует полностью исключать как не имеющее отношение к эволюционным процессам.

Наибольшую поддержку научного сообщества в настоящее время получил эволюционный подход к проблеме становления разумности, в

рамках которого данный процесс определяется как имеющий объективный характер и оправданный практической необходимостью. В результате длительного развития, или «гармонизирующей эволюции», согласно терминологии одного из исследователей, древнейший предок современного человека приобрел специфические психофизиологические и биологические черты. Эти характеристики, закрепленные на генетическом уровне, обусловили усложнение общественно-практической деятельности и выступили основанием возникновения сознания [3].

В рамках социобиологического подхода сформировался собственный взгляд на природу человека и его сознания. Развитие человечества, в том числе и культурное, определяется как во многом обусловленное биологическими характеристиками. Эдвард Уилсон, считающийся одним из основателей социобиологического направления в науке, рассматривает сознание человека как инструмент для выполнения биологических функций, средство выживания и сохранения вида. Именно разум, по мнению Уилсона, является той движущей силой, которая обеспечивает эволюцию человечества, делая вид *Homo sapiens* наиболее адаптированным к изменчивым условиям среды существования [14].

Каждая из множества разработанных в настоящее время концепций происхождения сознания обладает своей определенной ценностью, так как разнообразие взглядов обеспечивает разностороннее рассмотрение вопроса. В современной науке не существует однозначно доказанного решения проблемы вещественного носителя сознания, что признается отдельными приверженцами материалистических взглядов на происхождение человеческой разумности, специалистами, занимающимися исследованием строения и функций головного мозга. В то же время возникает множество теорий, постулирующих существование неких нематериальных носителей или источников разума.

Однако, по-видимому, следует признать, что право решения вопроса о природе сознания остается за исследованиями в области социобиологии и

функционирования головного мозга. Сознание человека является «продуктом» эволюции, на протяжении тысячелетий претерпевавшим изменения; и в настоящее время человечество воспринимает и интерпретирует окружающие явления совершенно иначе, чем архаический человек. Социобиологические исследования в последние годы значительно расширили представления о строении и функциях головного мозга; это дает основания полагать, что ряд фундаментальных научных и философских вопросов, в настоящее время остающихся без ответа, в скором времени получит объяснение.

Таким образом, на основе анализа различных теорий происхождения разумности можно сделать вывод, что формирование сознания человека тесно связано с фундаментальными изменениями условий его существования: природных, социальных, психоэмоциональных. С определенной убежденностью можно утверждать, что подобные изменения условий существования человека, уже наделенного разумом, хотя и не способны повлечь за собой столь существенные трансформации человеческой природы (поскольку мыслительные способности придали механизмам адаптации определенную гибкость), все же могут оказывать значительное влияние на его сознание, характер восприятия действительности, формирование поведенческих моделей.

Уникальным социокультурным образованием, отражающим достижения технического прогресса, олицетворяющим идеалы цивилизации и вместе с тем образующим особую среду обитания, является город. Организованное в соответствии с человеческими потребностями городское пространство, с одной стороны, воплощает стремление людей преобразовать исходную природную среду, сделав ее максимально комфортной для существования и функционирования. С другой стороны, проживание в условиях города накладывает определенный отпечаток на важнейшие стороны жизнедеятельности человека.

Так, уже в XIX веке было установлено, что существует некоторая взаимосвязь между характером социальных условий и процессами физического развития индивидов [11]. Современные исследования механизмов естественного отбора, действующих на различных этапах развития человеческого сообщества, позволили обнаружить, что в эпоху индустриализации и урбанизации определенные изменения претерпевают и процессы воспроизводства, выступающие важнейшей характеристикой благополучия вида. Например, на ранней стадии индустриализации в России XIX века демографическая ситуация в городах характеризовалась наиболее высоким уровнем таких показателей, как рождаемость и детская смертность. Наименьшие показатели наблюдаются в современных развитых городских образованиях [5].

Существенной чертой городской среды обитания, во многом определяющей образ жизни населения, является ее искусственное происхождение. Как отмечалось в отдельных исследованиях, постепенное расширение границ данной среды и ее непрерывное усложнение в определенный момент может вступать в противоречие с психофизиологическими особенностями человека как живого организма, а также порождать разного рода экологические и экономические проблемы [10].

В рамках городского жизненного пространства происходит трансформация фундаментальных механизмов социального взаимодействия, сформировавшихся на более ранних этапах развития человеческого общества. Определяющим критерием совместного проживания людей в этот период выступали родство и единство интересов, связанных с выживанием и адаптацией. В свою очередь, городская среда порождает особую социальную общность, отличающуюся характером межличностных связей и форм общения. Горожанин в процессе своей жизнедеятельности вовлекается в значительное количество взаимодействий и отношений с другими людьми. При этом большинство из этих связей носит кратковременный, случайный,

эпизодичный характер. Прочность и «теснота» общения, таким образом, утрачиваются [10].

Работа по исследованию социальных процессов, происходивших в российском обществе в эпоху интенсивной индустриализации и урбанизации, была осуществлена Б. Н. Мироновым. В качестве важнейшей характеристики крупного промышленного города исследователь отмечает формирование особых условий, влекущих за собой социальные трансформации. Последние заключаются в переходе от общинных, традиционных форм взаимодействия к индустриальным. В рамках городского пространства складывается соответствующий образ жизни населения. Его, по мнению Б. Н. Миронова, определяют следующие черты: разнообразие профессиональной деятельности людей, являющееся результатом углубления разделения труда и роста специализации; увеличение социальной дифференциации населения; снижение роли традиций как базиса социальной солидарности в общественной и личной жизни; ослабление социального контроля над поведением личности, вследствие чего она становится автономной, ее поведение индивидуализируется; ослабление семейных, родственных, соседских связей, усложнение межличностных отношений, которые приобретают стандартизированный, поверхностный характер. Данные аспекты городского образа жизни формируют особый тип человеческого мировоззрения и мировосприятия. Значительное влияние на этот процесс оказывает и господствующий вид труда, во многом определяющий жизненный уклад, характер мышления и особенности психики человека. Согласно утверждению Б. Н. Миронова, формирующийся в подобных условиях «городской» тип личности отличают такие качества, как подвижность, инициативность, предприимчивость, индивидуализм [9].

В то же время ослабление влияния традиций, означающее постепенную утрату прежних фундаментальных коллективных ценностей, превращает город в среду, максимально подверженную всякого рода идейным влияниям, социальным и культурным модернизациям.

В этом отношении уникальное образование представляет советский город 30-х годов XX века. Исследованию данного феномена посвящена работа Ш. Фицпатрика. Автором рассматривается проблема формирования человеческой личности в условиях социалистического городского образа жизни, воплощающего характерные черты своего времени. 30-е годы XX века в СССР продолжают эпоху кардинального переустройства важнейших сфер существования индивида и всего общества. Происходящая ломка прежних ценностей, жизненного уклада влекла за собой соответствующие трансформации в сознании, поведении, образе мышления людей. Ш. Фицпатрик говорит о возникновении уникального социального типа *homo sovieticus*. Условия существования, в которых данный тип формируется и функционирует, исследователь характеризует емким термином «сталинизм», обозначающим ряд явлений общественной жизни, которые определяют сталинскую эпоху. Автор выделяет господство коммунистической партии и марксистско-ленинской идеологии; массивный бюрократический аппарат; контроль государства над производством и распределением; культы вождей; социальное строительство; выдвижение рабочего класса; преследование «классовых врагов»; надзор со стороны правоохранительных структур; террор, а также различные неформальные, личные сделки и договоренности, помогающие людям на всех уровнях защитить себя и достать дефицитные блага. Таким образом, в рамках городского пространства эпохи сталинизма формируется особая социально-политическая жизненная среда и соответствующая ей личность.

Пример советского социалистического города демонстрирует, насколько существенное влияние на человека оказывают различные аспекты его существования: бытовые, социальные, культурные, идеологические, политические. В процессе адаптации к этим условиям вырабатываются определенные внутренние характеристики личности, складывается общественное сознание и формы функционирования.

Список литературы

1. Бескова, И. А. Эволюция и сознание: новый взгляд [Текст] / И. А. Бескова. – М. : Индрик, 2002. – 256 с.
2. Бехтерева, Н. П. Магия мозга и лабиринты жизни [Текст] / Н. П. Бехтерева. – М. : АСТ; СПб. : Сова, 2007. – 349 с. : ил.
3. Ежов, В. С. К решению проблемы генезиса эстетического сознания древнего человека [Электронный ресурс] / В. С. Ежов. – Режим доступа : <http://www.sati.archaeology.nsc.ru>.
4. Иваницкий, А. Сознание и мозг [Электронный ресурс] / А. Иваницкий. – Режим доступа: <http://neutrino.mk.ua/mozg-cheloveka/soznanie-i-mozg>.
5. Курбатова, О. Л. Демографическая генетика мегапопуляций: изменчивость параметров отбора [Текст] / О. Л. Курбатова, Е. Ю. Победоносцева, В. А. Привалова // Человек в природной и культурной среде: труды Третьих антропологических чтений к 75-летию со дня рождения академика В. П. Алексеева (Москва, 15-17 ноября 2004 г.). – М. : Наука, 2007. – 415 с.
6. Маккенна, Т. Пища богов [Текст] : пер. с англ. Р. К. Сергачева / Т. Маккенна. – М. : Изд-во Трансперсонального ин-та, 1995. – 379 с. : ил.
7. Медведев, С. В. Между мозгом и сознанием [Электронный ресурс] / С. В. Медведев. – Режим доступа : <http://www.wsyachina.narod.ru>.
8. Медведев, С. В. Цена возможностей и сверхвозможностей мозга [Электронный ресурс] / С. В. Медведев. – Режим доступа: <http://www.elementy.ru>.
9. Миронов, Б. Н. Социальная история России периода империи (XVIII – начало XX в.) [Текст] : В 2 т. Т. 1 / Б. Н. Миронов. – СПб. : Дмитрий Буланин, 2003. – 548 с. : ил.
10. Социальная инфраструктура и уровень жизни населения крупного города [Текст] / под ред. Л. А. Григорьевой, В. А. Сухина, Ю. И. Цымлякова. – Л. : Изд-во ЛГУ, 1986. – 200 с.
11. Стоев, Р. Физическое развитие и половое созревание детей и подростков столицы и небольшого города [Текст] / Р. Стоев // Человек в природной и

культурной среде: труды Третьих антропологических чтений к 75-летию со дня рождения академика В. П. Алексеева (Москва, 15-17 ноября 2004 г.). –

М. : Наука, 2007. – 415 с.

12. Фицпатрик, Ш. Повседневный сталинизм. Социальная история Советской России в 30-е годы: город [Текст] : пер. с англ. / Ш. Фицпатрик. – М. : Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2001. – 336 с.

13. Циммер, К. Алхимия сознания [Электронный ресурс] / К. Циммер. – Режим доступа :<http://www.wsyachina.narod.ru>.

14. Шульга, Е. Н. Эволюционная эпистемология Майкла Рьюза [Текст] / Е. Н. Шульга // Эволюция, культура, познание. – М. : ИФРАН, 1996. – С. 17–31.

О. В. Ларина

Город в эпоху глобализации: теория неустойчивой современности

З. Баумана

Английский социолог, профессор Лидского университета Зигмунт Бауман весьма широко известен в европейских интеллектуальных кругах своими работами, посвящёнными развитию современного общества. Бауман родился в Польше, был участником ряда военных операций, проводимых в Германии Армией Людовой. Одно время он занимал пост майора КГБ и параллельно занимался изучением философии и политологии в Варшаве. В начале 1968 года в Польше начались гонения на интеллектуалов еврейского происхождения, и Бауман был вынужден покинуть страну. В начале 1970-х годов он прибыл в Англию, где продолжил свои научные изыскания.

Широкую известность получила его концепция модерна «liquid modernity theory». Это понятие можно перевести как «текучая», «жидкая», «неустойчивая» современность (модернити). Согласно ей, на сегодняшний день общество находится в постоянной динамике и характеризуется особой пластичностью; многие условности, например времени и места, разрушаются за счёт достижений техники, повышается мобильность индивидов. Человек получает почти не ограниченную свободу, которую использует для постоянного поиска себя: текучесть эпохи модернити обеспечивает обширный выбор путей развития и авторитетов, к мнению которых можно обратиться. Соблюдение моральных принципов отныне также становится обязанностью отдельной личности, а не социальных институтов.

Во многих своих выступлениях, статьях и книгах Бауман, исходя из вышеозначенной теории, рассматривает и развитие городских центров. Города всегда были источником социальных изменений, но сегодня эти трансформации приняли радикальный характер. З. Бауман называет современную ситуацию «перманентной революцией» [2, с. 24], имея в виду резкость и необратимость перемен. При этом он предостерегает от слишком

смелых прогнозов, относительно будущего городских массивов, считая беспочвенными возникающие в последнее время теории умирания городов как бесполезных остатков индустриальной эпохи. З. Бауман старается придерживаться центристского положения между ставшими классическими теориями развития города и заявлениями многих современных футурологов, предостерегая от излишне поспешных выводов (таких, например, как полное исчезновение городов за их ненужностью в ближайшем будущем).

Ряд построений З. Баумана отталкивается от идей А. Лефевра, М. Вебера, Ф. Броделя и других исследователей городской жизни. Однако в отличие от авторов первой половины XX века или даже 1960 – 1970-х годов Баумана больше всего интересуют такие специфические для рубежа XX – XXI веков явления, как глобализация. Бауман вводит в свой анализ специфические неологизмы: в частности, он утверждает, что «досовременные» города являлись «гомеостатическими» системами. Ядром городского мира в средневековье был рынок, вернее необходимость реализации и приобретения товара без посредников. Гарантом стабильности, предсказуемости отношений продавца и покупателя, их обоюдных спокойствия и безопасности служили весьма широкие системы личных знакомств, устоявшихся симпатий и антипатий. По мере стремительного роста населения этот принцип «самоуравновешивания» начал заходить в непреодолимый тупик, и город отныне стал восприниматься, как точка, вмещающая в себя постоянный и неизменяемый поток незнакомцев.

С приходом капитализма городские неформальные связи между людьми устранились вместе с цеховым устройством. Дополнительным фактором разъединения человеческого коллектива в производственной сфере было углубление специализации. Новые системы производства не нуждались в ассимиляции личности в обществе. По словам Баумана, капиталисты боролись с традиционными этическими нормами, руководствуясь «расчётами выгоды и издержек и другими соображениями экономического разума» [2, с. 28]. Помимо этого, в эпоху нового времени произошло неизбежное

крушение старой городской структуры. Необходимость в расширении торговой системы, усложнение банковских и инвестиционных оборотов действовали разрушающе на прежнюю самодостаточность и автономность города, включая его в национальную структуру. Ссылаясь на Макса Вебера с его идеей возникновения капитализма вследствие отделения производства от домашнего хозяйства, Бауман рассматривает этот процесс как ещё один мощный удар по прежней унитарной системе общества. Так возникает абсолютно новое строение капиталистического города, уже превратившегося в более совершенную систему и получившего новые источники развития. Как отмечает Е. Трубина, в этом Бауман развивает идеи Ф. Броделя и видит прямую зависимость роста урбанизации от увеличения масштабов промышленного роста и транспортной сети [7, с. 220].

Это вызвало и глубокие изменения в европейской ментальности. В XIX веке города оказались в состоянии внутреннего конфликта между двумя идейными течениями, главными ценностями которых были соответственно прибыль и личность. Особенность данного конфликта заключалась в незаинтересованности ни одной из сторон в капитуляции противника. Победа любого из этих полюсов означала бы крах всей социально-экономической системы. Разрешение трений между «трудом» и «капиталом» привели к ряду компромиссов и периоду умиротворения, когда поддержание баланса и сохранение городской структуры было жизненно необходимо. Причём эта необходимость осознавалась обеими сторонами. В данном случае идеи Баумана соотносимы с мнением современных неомарксистов-урбанистов (например, Р. Бреннана). Последние полагают, что послевоенное десятилетие, характеризовавшееся наиболее спокойной в производственной среде атмосферой (особенно в Новом Свете), сумело создать целую систему компромиссов между трудом и капиталом. Связанный же с перепроизводством, ростом цен на нефть и другими факторами кризис уже не мог разрушить сложившийся баланс, но спровоцировал перераспределение мировых сил и мирового капитала.

Для обозначения смены индустриального общества постиндустриальным Бауман вводит такие понятия, как «тяжёлая» и «лёгкая» современность [4, с. 124] соответственно. «Тяжёлая» и «лёгкая» эпохи, по Бауману, входят в общее понятие рассматриваемой выше «неустойчивой современности», идеалы которой начали закладываться ещё в XV–XVI веках. Различия между этими двумя рубежами, по Бауману, заключаются в отношении к времени и пространству – характеристиках крайне важных в разговоре о городе. В «тяжёлой» современности Баумана можно узнать эру инструментальной рациональности М. Вебера [6, с. 629]. Этому рубежу были свойственны неповоротливость, медлительность, массивность, строгая структурированность и зависимость от множества социальных условий. Критериями преуспевания и процветания в данную эпоху были крупные размеры, масштабные площади, объёмы и статичность. Время заключалось в жёсткие рамки и координировалось, тщательно подавлялась внутренняя динамика ряда процессов. С эстетической точки зрения города этой эпохи характеризовались не только излишней материализованностью, но и являлись центрами экспансии, преследующей достижения новых материальных ценностей. В то же время дополнительную унитарность городам «твёрдой современности» придавала система взаимных обязательств. Конец «тяжёлой современности» приходит с началом массового внедрения цифровых технологий в повседневную жизнь в конце XX века.

В так называемую «лёгкую современность» эта система распадается. Пространство, в силу развития техники, отныне не является особенно важным моментом, ценность же времени возрастает, несмотря на то, что его всё меньше требуется на выполнение тех или иных операций. Вертикаль власти сохраняется в том же виде, что и в «твёрдую» эпоху, но теперь доминирование в ней определяется, главным образом, доступом к максимальной скорости, лавированию. Свобода передвижения, стремление к миниатюризации и отсутствие привязанности к определённому положению,

свойственное для «твёрдой современности», характеризуют новую эпоху. Именно эти факторы многие радикальные исследователи урбанистических образований (Дж. Джилдер) видят предпосылками для дальнейшей гибели городов [1, с. 4]. Однако, как уже говорилось выше, Бауман не считает эти тенденции фатальными. Всё это свидетельствует о вхождении городов в эру глобализации, что требует определённой перестройки и ряда качественных изменений.

Однако в эпоху «неустойчивой современности» возникают новые противоречия. Для их характеристики Бауман прибегает к исследованиям Мануэля Кастельса, который пишет об особой дифференциации городского населения. Часть общества приняла общемировые процессы глобализации, перестала ассоциировать себя с определённой местностью и влилась в наднациональные масштабы. Диаметрально противоположная же ей категория, наоборот, привержена рамкам национального. Для нее принципиально важны локальные традиции. Именно разрывом глобально мыслящей «элиты» от локальных «низов» и характеризуется, по мнению Баумана, переход от «твёрдой» к «неустойчивой» современности.

Это серьёзное противоречие провоцирует появление неизбежного парадокса, связанного, главным образом, с управленческой структурой города. С одной стороны, процессы глобализации, развившиеся в эпоху «лёгкой» современности, влияют на всю систему политического устройства, пронизывая абсолютно все её элементы. С другой стороны, бюрократический аппарат города – пережиток «твёрдой» современности – направлен исключительно на решение локальных проблем. Дополнительную запутанность данной проблеме придаёт отсутствие в этом киберпространстве политики как таковой. В нём направляющими силами являются не конкретные организации и политические движения, а тенденции. Любой глобальный вопрос (в качестве примера Бауман приводит проблему загрязнения окружающей среды) в любом случае должен решаться на местном уровне. Кроме того, автор допускает некоторое манипулирование со

стороны, как он выражается, «операторов киберпространства» над локальными правительствами, которые бессильны именно из-за своей привязки к определённой географической точке, своему региональному пространству. «Понятие глобализации описывает процессы, представляющиеся самопроизвольными, стихийными и беспорядочными, процессы, происходящие помимо людей, сидящих за пультами управления, занимающихся планированием и, тем более, принимающих на себя ответственность за конечные результаты. Без большого преувеличения можно сказать, что это понятие отражает беспорядочный характер процессов, происходящих на уровне, оторванном от той «в основном скоординированной» территории, которая управляется законной «высшей властью», то есть от суверенных государств» [5, с. 43]. Именно это противостояние и определяет вектор развития городов «неустойчивой» современности.

Поражение того или другого из условных противников снова оказывается невозможным, так как это нарушило бы установившийся баланс. Таким образом, по словам Баумана, городская стратегия планирования строится не на логической, а на диалогической форме: каждая последующая реплика зависит от шага противоположной стороны. В данном случае дискутирующими сторонами выступают именно глобальное и локальное. Из этого мы можем увидеть, что Бауман вовсе не призывает к искоренению пережитков прежних эпох. В его цели входит создание теоретического проекта, предоставляющего оптимальные условия для ведения вышеуказанного диалога. Именно в этом контексте в других своих работах Бауман рассматривает развитие альтерглобализма [2].

По мнению исследователя, ещё один парадокс современной городской жизни состоит в «постоянстве перемен»: разного рода изменения наблюдаются настолько часто, что перестают вносить что-то принципиально новое в жизнь отдельного городского жителя. В свою очередь, дополнительными гарантами стабильности, позволяющими безошибочно

ориентироваться в городском пространстве даже приезжему, становятся сети общедоступных заведений, которые, в силу процессов глобализации, наводняют все континенты.

Таким образом, концепции З. Баумана, с одной стороны, зиждутся на огромном и богатейшем наследии мыслителей XIX – XX веков. Но, с другой стороны, в рамках теории «неустойчивой современности» эти идеи были значительно модернизированы исследователем в соответствии с требованиями времени. Бауман сумел проследить метаморфозы, произошедшие в городской структуре под влиянием глобализации, формирующей новый этап развития урбанистической культуры.

Список литературы

1. Bauman, Z. City of fears, city of hopes. / Z. Bauman. – London: Goldsmith College, 2003. – P. 39.
2. Бауман, З. Глобализация: последствия для человека и общества / пер. с англ. М. Л. Коробочкина / З. Бауман. – М. : Весь мир, 2004.— 188 с.
3. Бауман, З. Город страхов, город надежд : пер. с англ. А. Смирнова / З. Бауман // Логос. – 2008 – №3. – С. 24–53.
4. Бауман, З. Индивидуализированное общество : пер. с англ, под ред. В. Л. Иноземцева / З. Бауман. – М. : Логос, 2005. – 390 с.
5. Бауман, З. Текучая современность : пер. с англ. С. Комарова, Ю. Асочакова / З. Бауман. – СПб. : Питер, 2008. – 240 с.
6. Вебер, М. Избранные произведения : пер. с нем., сост. Ю. Н. Давыдов. – М. : Прогресс, 1990. — 808 с.
7. Трубина, Е. Г. Город в теории / Е. Г. Трубина. – М. : Новое литературное обозрение – 520 с.

А. А. Абаймова

Идейные предпосылки концепции соцгорода

Градостроительная концепция соцгорода в России представляла собой реакцию на политические изменения и построение нового общества. В своем роде это первая полноценная градостроительная концепция, которая рассматривает устройство города и систему расселения в связи с развитием общества; исследует города не только как ансамбли домов и улиц, но прежде всего как среду жизни человека и социальных групп. Архитекторы пытались воплотить в жизнь созданный в сознании образ города наиболее комфортного, удовлетворяющего первоочередным внутренним потребностям человека и государственной идеологии, в исторических реалиях 20–30-х годов XX века.

Актуальность изучения градостроительных концепций основывается на исторической необходимости оптимизации жизни человека в окружающей среде. Архитекторы каждой эпохи так или иначе задумывались над проблемой идеального способа построения городов и налаживания в них человеческой жизни. Концепция соцгородов вызывает интерес в силу своего уникального политически-социального содержания, направленного в большой степени на формирование особого мышления человека того времени. Целью данного исследования является анализ идейных предпосылок концепции соцгородов.

Идея построения соцгородов и реконструкции существующего уклада жизни была одним из главных объектов исследования в 20–30-е годы XX века. Споры между теоретиками архитектуры, социологами, экономистами, градостроителями носили серьезный научный характер. Различные точки зрения на концепцию представлены в работах экономиста Л. М. Сабсовича, социолога и теоретика конструктивистской архитектуры М. А. Охитовича, советского архитектора М. Я. Гинзбурга. Основные идеи концепции

соцгорода представлены в работе одного из ведущих теоретиков архитектуры 1930-х годов Н. А. Милютин «Проблема строительства социалистических городов».

Изучая архитектурную концепцию соцгородов, нельзя не упомянуть об общей утопичности архитектурных идей. Они в своем роде представляют некую фантазию на тему того, как хотелось бы жить самим архитекторам, разрабатывающим эти проекты и как они видят свою будущую жизнь в обществе, в целом. Можно сказать, что утопии, в данном случае архитектурные, являются порождением человеческого воображения. То есть истоки архитектурной мысли лежат в головах людей как представление образа идеального устройства мира.

Человек постоянно вступает в контакт с окружающей средой. Причем ежесекундно на наши органы чувств воздействуют десятки различных явлений, которые остаются в памяти человека. Феномен же человеческого мышления заключается не только в том, что многие явления остаются в памяти, но и в том, что они подвергаются определенной обработке, которая в свою очередь дает возможность воздействовать на окружающую среду и целенаправленно изменять ее. Воздействие же человека на окружающую среду от воздействия на нее, например животного, отличается тем, что человек прикладывает усилия для достижения заранее поставленной цели. Это предполагает, что сначала в человеческом сознании должно четко обозначиться предварительное представление о том, что человек хочет получить в результате. Маклаков пишет об этом так: «Например, паук совершает определенные операции, напоминающие операции ткача, и пчелы постройкой своих восковых ячеек напоминают людей-строителей. Однако любой самый плохой специалист отличается от самой хорошей пчелы или самого искусного паука тем, что он действует по заранее намеченному плану. Любой труд предполагает выработку такого плана и лишь потом — его воплощение на практике»[1].

Таким образом, человек в сознании создает образ того, чего в реальности еще не существует, а основой создания является прошлый опыт, который он получил, взаимодействуя с объективной реальностью. Этот процесс называется воображением.

Принято считать, что физиологической основой воображения является актуализация нервных связей, их распад, перегруппировка и объединение в новые системы. Таким способом возникают образы в своем роде новые, но и не оторванные от прежнего опыта. Сложность, непредсказуемость воображения, его связь с эмоциями дают основание предполагать, что его физиологические механизмы связаны не только с корой, но и с более глубоко залегающими структурами мозга. В частности, большую роль здесь играет гипоталамо-лимбическая система.

Если говорить о значении воображения в жизни человека, то можно утверждать, что воображение нужно абсолютно в любой деятельности; и от того, насколько ярко, четко и полно в сознании возникнет тот или иной образ, зависит полученный в реальности результат. Фактически человек не может совершить ни одного действия без применения воображения.

Процессы воображения могут различаться по степени преднамеренности. К крайнему случаю непреднамеренности или произвольности можно отнести сновидения, когда образы рождаются непреднамеренно и в самых разных сочетаниях. Произвольное воображение имеет большее значение и работает, когда перед человеком стоит определенная задача, требующая решения. В основе лежит способность человека самостоятельно контролировать процесс воображения и вызывать определенные представления в сознании по мере необходимости.

Создание образов проходит два основных этапа. Сначала происходит анализ предшествующего опыта, всего, с чем человек столкнулся в реальности, и некое разделение его на составные части, а далее происходит процесс синтеза этих образов и либо придания им некоего нового смысла, либо постановка их в новые сочетания и связи.

Возвращаясь же к понятию утопии, стоит отметить, что связь между утопией и воображением предопределена самим внутренним строением утопии. Утопия стоит как бы на грани между наукой и искусством. Если наука оперирует рациональными категориями, основанными на логике, то искусство опирается на эмоциональный аспект, то есть на эстетические, чувственные образы. Утопия же в этом случае являет собой сплав логического и эстетического, рационального и чувственного. Э. Я. Баталов определяет понятие утопии так: «Утопия – это попытка убедить членов общества в разрешимости проблем, представляющихся либо принципиально неразрешимыми, либо отодвинутыми в необозримое далеко, попытка, вырастающая чаще всего из чувства неудовлетворенности существующим порядком вещей, из эмоционального неприятия существующих отношений, которое не может реализовать себя в анализе действительных тенденций общественного развития»[2].

Таким образом, создание утопий это своеобразный способ мышления человека, который хочет, опираясь на объективную действительность, найти некое новое решение своей проблемы, что собственно и составляет сущность процесса воображения. Значит, потребность создавать утопии обусловлена психологией самого человека и устройством его мозга.

Применяя все вышесказанное к архитектурным идеям, в частности к идее соцгородов, стоит отметить, что их возникновение обусловлено внутренним стремлением человека к решению особо острых задач, в данном случае общественных. Концепция соцгорода как утопичная архитектурная идея была создана воображением человека, для того чтобы иметь возможность реально воплотиться. Архитекторы пытались создать в сознании образ такого города, где бы наиболее комфортно чувствовал себя человек. Города, который бы удовлетворял всем первоочередным внутренним потребностям человека и государственной идеологии (в исторических реалиях 20–30-х годов XX века).

Беря за основу утверждение, что все утопические архитектурные идеи это порождение человеческого воображения, можно предположить, что идея соцгорода не первая в своем роде и что ранее уже существовали такие идеи, которые стали основой этой концепции. Такие идеи рассматривают устройство города и систему расселения в связи с развитием общества. Исследуют города не только как ансамбли домов и улиц, но прежде всего как среду жизни человека и социальных групп. Попробуем проанализировать прототипы идеи о создании соцгородов.

Есть основание утверждать, что впервые идеи, предзнаменовавшие мечты утопистов о лучшей организации человеческого общества и его поселений, лежат в устройстве жизни в первых христианских общинах, изложенные в деяниях Апостолов: «Они постоянно пребывали в учении Апостолов, в общении и преломлении хлеба, и в молитвах. Был же страх на всякой душе; и много чудес и знамений совершилось через Апостолов в Иерусалиме. Все же верующие были вместе и имели все общее: и продавали имения и всякую собственность, и разделяли всем, смотря по нужде каждого. И каждый день единодушно пребывали в храме и, преломляя по домам хлеб, принимали пищу в веселии и простоте сердца, хваля Бога и находясь в любви у всего народа» [3].

Основываясь на это свидетельство об устройстве первой христианской общины, можно выделить несколько ее черт: общая собственность, распределение имущественных благ в связи с потребностями каждого, единые ритуалы (священнодействия) в виде общих молитв и преломления хлеба. Христианская община, в первую очередь, объединяла людей общей идеей, от этого и сформировались принципы жизни и само устройство общин. По сути, соцгорода тоже предназначались для объединения людей общей идеей, только в ее основе лежала не религия, а государственная идеология. Быстро растущее стремление к коллективизации принуждало менять все устройство жизни, вплоть до разработки новых урбанистических моделей и архитектурных форм.

В основе обоих населенных пунктов лежит принцип коллективизации, но если в общинах он основывается на чувстве милосердия к ближнему, то в соцгороде зерном этого принципа является построение нового справедливого общества, а также взаимовлияние поколений, воспитание детей общественностью и освобождение женщин от закрепощения хозяйством, путем создания общественных помещений, замещающих функции жены и матери в традиционном понимании. Вот как пишет об этом архитектор и теоретик градостроительства Н. А. Милютин: «Вместе с тем этим же будет обеспечено взаимовлияние различных поколений населения на базе труда и культуры, так как современное влияние на воспитание семьи должно постепенно заменяться влиянием коллектива. Само собой разумеется, что попытки механического решения этой задачи должны быть нами решительно отвергнуты. Однако в новой организации территории населенных пунктов мы должны полностью учесть эту проблему, чтобы не создавать тормоза там, где жизнь созреет для новых бытовых форм. На построение кухни на 2–3 комнаты мы затрачиваем в десятки раз больше средств и трудов, чем требуется для постройки большой фабрики-кухни или пищекомбината с сетью общественных столовых» [4].

Следующим прототипом концепции соцгорода можно назвать идеи, которые появились на территории Чехии. Здесь в 1421 году попытались основать город равноправных жителей, названный Гуситским Табором. Вспомним известные слова о том, что «в Городище, или в Таборе, нет ничего моего и твоего, а все вместе одинаково имеют: у всех все всегда должно быть общим и никто не должен иметь ничего отдельно, тот же, кто имеет отдельно, смертельно грешит»[5]. Идея табора очень напоминает идею общественной собственности, коллективного воспитания и полного отсутствия индивидуального в самих соцгородах.

Часто схожие представления о коллективной жизни и труде без частной собственности можно проследить и в уставах монастырей, и в народных повествованиях о сказочных странах. Реальный пример можно

найти у анабаптистов – членов «Мюнстерской коммуны», поставивших перед собой в 1534 году цель основать идеальное поселение «Новый Иерусалим». За короткий период своей власти в трудных условиях осады и голода они ввели общественную собственность, общественное питание, заботу о бедных и обучение взрослого населения.

Но, кроме мечты о создании идеального поселения, появляется также мечта об отрицании городов. Например, в одном из текстов народного сектантства в Чехии высказывается такая мысль: «о том, что до сотворения неба и земли не было никакого позора и никакого страха, ни денег, ни письма, ни короля, ни города, а все были одного языка и имели всего в обилии... и у всех была одинаковая одежда прекрасная, белая, полотняная»[5].

Более близким к социалистическим идеям является период XVII и XVIII веков, время появления утопических романов во Франции. Тогда утописты, недовольные имеющимся укладом жизни, пытались уйти от проблем, строя свои идеальные общества в воображаемых государствах.

Одним из представителей данного направления является Дени Вэрасс, – автор книги по истории вымышленного народа — севарамбов. Первая часть этой книги в 1675 году была издана на английском языке, а после переработки в 1677 году — на французском. Вэрасс интересовался географией и знал большое количество популярных в то время путевых дневников, что и оставило след в его творчестве. Население Севарамбии, по существу, живет в условиях коммунизма, и здесь мы видим первые прототипы домов-коммун XX века. Основную единицу севарамбского общества, и в то же время единицу производственную, представляют собой осмазий – сельскохозяйственные, или осмазии-школы. Разумеется, каждая осмазия сама не может обеспечить себя всем необходимым, поэтому между ними организовано сотрудничество, причем излишки хранятся в общественных складах. У Вэрасса можно заметить не просто

идею домов-коммун, но концепцию города как структуры полностью оборудованных частей.

Дальнейший шаг в развитии утопических градостроительных идей можно проследить в произведениях французских теоретиков утопического уравнительного коммунизма. В 1753 году Морелли написал поэму из четырнадцати песен – Базилиаду, где описывается общество, основу которого составляют коллективные производственные общины, по 100 человек каждая, что совершенно точно описывает принцип устройства соцгорода XX века. Морелли первый создает представление о коммунистическом поселении, где есть все функциональные части города: центр, жилая зона, зона обслуживания, производственная зона и зона отдыха. Причем окрестные зоны рассматриваются им не только как объекты сельскохозяйственного производства, но и как наиболее удачная местность для размещения производственных зон.

Следующим этапом, наиболее полно отражающим историческую обусловленность появления принципа соцгорода, являются классические работы утопического социализма XIX века. В этом контексте интересен опыт Роберта Оуэна, потому что свой жизненный путь он начинает с карьеры промышленника и директора фабрики. Он впервые практически осуществляет сокращение рабочего дня, строительство яслей, детских садов и школ на территории фабричного поселка. Фактически его представления о расселении является прообразом соцгородов XX века, разница лишь в том, что это было осуществлено в реальности, а не осталось просто идеей. Основой его фабричных поселков являются жилые коммуны с числом жителей от 300 до 2000 человек, в которых объединено промышленное и сельскохозяйственное производство. В одной из последних работ Оуэн в 1841 году дает наиболее подробное и систематичное описание коммун. Здесь становится ясно, что жилые коммуны представляются не просто колониями для рабочих, но в целом жизненной средой, о которой сам Оуэн говорит: «Это, следовательно, общее описание того, что по праву может быть

названо блестящим дворцом, который объединяет в себе преимущества метрополии, университета и деревенской усадьбы, исключает все их недостатки и располагается посреди прекрасного парка площадью от 2 000 до 3 000 акров. Все устроено абсолютно научно и размещено удобно для жителей. Ежегодные расходы весьма умеренны, а общее решение находится на более высоком уровне, чем все то, что мы знаем о создании и разделении богатств, о формировании характера и о правительстве, с бесчисленными преимуществами которых до сих пор никогда не имел никакой, даже чрезвычайно очастливленный судьбой отдельный представитель какого угодно времени или страны»[6].

Еще одним представителем утопического социализма является Шарль Фурье с концепцией фаланстера – нового типа жилья. Наиболее подробно эту концепцию описывает ученик Фурье Виктор Консидеран:

«Социальная коммуна будет образована одним хорошо решенным зданием, достаточно большим по объему и площади и достаточно удобным внутри, так что в нем сможет жить 400—500 семей... которые имели бы в распоряжении все необходимые службы. Это здание называется фаланстером... У него открытый двор и два крыла — влево и вправо... По центру фасада возвышается «башня порядка», где находится телеграф, обсерватория, часы и т. д. Внутри в середине находятся залы для общественных мероприятий. В крыльях и сзади размещены квартиры... Наиболее важная часть фаланстера — крытая пешеходная галерея, которая занимает первый этаж всего здания и может отапливаться зимой и проветриваться летом. Через нее можно попасть во все части здания, независимо от погоды» [7]. Все эти принципы изначально лежали в концепции соцгорода, то есть идея того, как должно быть организовано городское пространство для привития идеи коллективизма и освобождения человека от тягот домашнего хозяйства, ради труда на взаимную выгоду была воплощена только при появлении нового общественного строя в

России. Логичным будет вывод, что архитектура всегда отражает состояния общества.

В России идея фаланстера приобрела популярность после выхода романа Чернышевского «Что делать?». Свои взгляды на будущее автор выразил в снах Веры Павловны. В четвертом сне героини легко можно узнать фаланстеры Фурье: «Здание, громадное, каких теперь лишь по несколько в самых больших столицах, — или нет, теперь ни одного такого! Но это здание, — что ж это, какой оно архитектуры? теперь нет такой; нет, уж есть один намек на нее, — дворец, который стоит на Сайденгамском холме: чугун и стекло, чугун и стекло — только. Нет, не только: это лишь оболочка здания, это его наружные стены; а там, внутри, уж настоящий дом, громаднейший дом: он покрыт этим чугунно-хрустальным зданием, как футляром; оно образует вокруг него широкие галереи по всем этажам. Какая легкая архитектура этого внутреннего дома, какие маленькие простенки между окнами, а окна огромные, широкие, во всю вышину этажей! ... Но кто же живет в этом доме, который великолепнее дворцов? «Здесь живет много, очень много; иди, мы увидим их». ...«По этим нивам рассеяны группы людей; везде мужчины и женщины, старики, молодые и дети вместе. ...А стариков и старух очень мало потому, что здесь очень поздно становятся ими, здесь здоровая и спокойная жизнь; она сохраняет свежесть» [8].

В ходе анализа прототипов соцгорода становится ясным, что идеи советской градостроительной политики были совершенно не новаторскими, а являлись, скорее, историческими последователями многих других предшествовавших теорий наиболее благополучного расселения людей. Но при всей схожести этих теорий у них есть качественное различие в целях применения именно такого типа расселения людей и организации их пространства и жизни.

Цель применения подобных принципов организации городского пространства в случае с соцгородом изложена Н. Милютиным: «Направление нашего строительства неизбежно... должно определяться размещением

промышленности; производственное задание должно определять строительство городов, поселков и т. д. Старый капиталистический город возникал в большинстве случаев не на базе сырьевых ресурсов и энергетики, а на базе рынка ... в условиях советской действительности, в которых рынок и рыночные отношения заменяются плановым регулированием и в которых промышленные предприятия создаются на базе сырьевых ресурсов ... мы должны будем уйти, в большинстве случаев от тех центров, которые исторически сложились, и строить новые города в местах размещения промышленных предприятий подле источников электроэнергии и сырьевых ресурсов»[9].

Драма советских урбанистов и дезурбанистов состояла в том, что как бы их концепции ни были логически выстроены и обусловлены, руководство страной не собиралось воплощать утопические идеи, оно преследовало цель воплотить в жизнь организационно-управленческие концепции – «соцрасселения», которые повысили бы производство на промышленных предприятиях. В итоге же концепция соцгорода не была воплощена в жизнь в том первоначально задуманном виде, и это лишь подтверждает факт того, что архитектурные концепции, содержащие в себе какую-либо утопическую идею, не могут быть воплощены на самом деле, так как это всего лишь игра воображения людей, которая в реальной жизни не может найти устойчивого фундамента.

Список литературы

1. Маклаков, А. Г. Общая психология / А. Г. Маклаков. – СПб. : 2008. – 583 с.
2. Баталов, Э. Я. В мире утопии: Пять диалогов об утопии, утопическом сознании и утопических экспериментах / Э. Я. Баталов. – М.: Политиздат, 1989. – 319 с.
3. Библия. Новый завет.
4. Милютин, Н. А. Проблема строительства социалистических городов / Н. А. Милютин. – М., 1920. – 430 с.

5. Мацек, И. Табор в гуситском революционном движении. Т. II / И. Мацек. – М., 1959. – С. 99 – 100.
6. Оуэн Роберт Избранные сочинения. Т. I / Роберт Оуэн. – М. : Академия наук СССР, – 1950. – 419 с.
7. Консидеран, В. Выдержка из системы Фурье / В. Консидеран. – Париж, 1921. – С. 21—22.
8. Чернышевский, Н. Г. Что делать? Из рассказов о новых людях: роман / Н. Г. Чернышевский. – М. : Худож. лит., 1984. – С. 479.
9. Вестник Коммунистической академии. – 1930. № 42. – С. 110.

Е. В. Таманова

Советская архитектура 1920 – 30-х годов. Трансформация идей в наши дни

Создание нового общества неизбежно влечет за собой поиски новых способов его организации. Важнейшим инструментом последней является градостроительная политика и решение жилищно-коммунального вопроса. Архитекторы, экономисты, социологи работали над созданием новых типов жилищ. В это время рождалось много идей, но они не были осуществлены: часть по причине своей утопичности, а часть по несвоевременности. Интересно рассмотрение различных проектов 20 – 30-х годов, названных в российском искусствоведении «коммунальным авангардом».

Историография представлена следующими исследованиями: М. Г. Меерович – изучение феномена соцгорода, О. В. Орельская – работа по истории архитектуры(на территории Нижнего Новгорода), а также С. О. Хан-Магомедов – описания и история различных архитектурных школ первой половины XX века.

Цель данной работы – проведение параллелей между проектами 20–30-х годов и архитектурными решениями нашего времени.

Актуальность обусловлена поисками истоков идей, это представляет интерес для истории, а также рассмотрение проектов, которые могли бы осуществиться в наше время, трансформировавшись, и могли бы помочь решить задачи современного градостроительства и архитектуры.

Советская действительность требовала создания новых условий жизни для людей. Важной задачей было решение об изменении быта советского человека. Идеология предполагала совершенно другой тип мышления, ряд привычек, которые не успели сформироваться естественно-историческим путем. Нужно было создавать их искусственно, меняя быт людей. «Жалкие конурки капиталистического общества вскармливали

унылый, мрачный быт. Нам нужны новые основы жизни... Церковь, карты, пьянство и поп – вот что было «культурным» уделом рабочего при капиталистическом строе... Нам же надо превратить наш город в школу культуры», – писал в 1930 году автозаводский инженер И. М. Ашавский [1, с. 9]. О новой концепции социалистического расселения и быта спорили социологи, экономисты, архитекторы и градостроители М. Охитович, японский архитектор Л. Сабсович, М. Я. Гинзбург, Н. А. Милютин и многие другие. Это время богато новыми идеями, подчас просто невероятными. К таким можно отнести дома-коммуны, квартиры-ячейки. Такой тип жилища предполагал максимальное сокращение личного пространства. Дело в том, что большая часть жизни должна была отводиться социальной жизни. Жилище должно было лишь удовлетворять потребности сна, личной гигиены. «Наши строители социалистического города долго и настойчиво проповедовали идею превращения жилища рабочего только в место для сна» [2, с. 132]. Однако идеи так и остались невоплощенными, так как люди не были к тому готовы. Старый уклад жизни не мог быстро смениться. Требовались серьезные экономические и мировоззренческие изменения, на которые уйдут многие годы. И вот на сегодняшний день можно проследить эти изменения. Мир перенаселен, в городах сосредоточились основные рабочие места. Так появились квартиры капсульного типа, они помогают расселить большую массу людей. Пространство в таком доме сжато по минимуму и, действительно, лишь удовлетворяет потребность сна и гигиены.

Строительство разрабатывалось М. Я. Гинзбургом и М. О. Барщем в 1930-х годах. Жилища разного типа, но господствующим являлся небольшой домик-ячейка на одного-двух человек (жилая комната, тамбур с вешалкой, теплая уборная, душевая кабина с умывальником). Не была предусмотрена общая система водопровода и канализации. Запасы воды содержались в двухсуточных баках, система компостирования нечистот использовалась в уборных. Отопление электрическое или печное. Эти ячейки-домики были сборно-разборные, по желанию они могли переноситься с места на место, а

также легко быть сблокированы. Позднее их портативность встречается у известного японского архитектора Кисе Куросава.

Кисе Куросава является представителем движения архитектурного метаболизма, зародившегося в 1960 годах. Оно сразу приобрело популярность, противопоставив теории Ле Корбюзье о зданиях-машинах теорию города – живого организма. Город представлял собой систему постоянных и временных элементов – кости, кровеносные сосуды и живые клетки, которые меняются с течением времени.

Мастер воплотил свою теорию в башне Накагин. Она состоит из отдельных квартир площадью 4 x 2,5 м, закрепленных на бетонном каркасе при помощи четырех болтов, которые при изнашивании легко заменить: их изготавливают на заводе и устанавливают на место с помощью крана. Это творение включено в Список всемирного архитектурного наследия Docomo International, а копия одной из «капсул» в натуральную величину стала достопримечательностью для посещения туристами.

Куросава так же использовал тенденцию минимизации пространства для сна, которая зародилась в 70-х годах в Японии. Проводя параллели с идеями советских архитекторов и градостроителей 30-х годов, следует обратиться к Л. Сабсовичу. Он предлагал строить некое подобие капсул для сна, где человек мог бы только спать, а остальная его жизнь происходила бы в общих помещениях – залах для отдыха. Тогда эта идея подверглась критике, а в современном мире нашла своё воплощение.

Сегодня «капсула для сна» есть во многих городах Японии — Токио, Йокогаме, Осаке, Нагое, Саппоро. Капсулы для сна собраны в отели. И, подобно задумке советских архитекторов, пространство отеля делится на два типа: общее и индивидуальное. Конечно, большую часть занимает общественное пространство.

Говоря об устройстве номера, стоит сказать, что здесь можно найти лишь будильник, маленькую кровать и радио. Однако этого достаточно для

того, чтобы восстановить силы, если вы опоздали на поезд или задержались на работе.

Многие служащие живут в пригороде и не успевают добраться до дома, такой отель решает проблему. Стоимость номеров невысокая. Так и выходит, что большая часть жизни должна отводиться социальной жизни, а жилище лишь удовлетворяет потребности в сне, личной гигиене. Подобные капсулы появляются и в Европе, в России. Однако здесь они предстают как удобная форма отелей-гостиниц, что связано с большой мобильностью населения. Так, идеи, зародившиеся в 30-х годах XX века, стали востребованы в современном мире.

Список литературы

1. Коммунальный авангард: кат.-путеводитель / ред.-сост. Елена Белова, Алиса Савицкая. – Н. Новгород, 2011. – 58 с.
2. Хан-Магомедов, С. О. Архитектура советского авангарда. Кн. 2. Социальные проблемы / С. О. Хан-Магомедов. – М. : Стройиздат, 2001. – 712 с.

А. А. Гордин

**Горьковский автозавод: от зарождения к гиганту советской индустрии
(1929 – сер. 1930-х годов)**

В 1920-е годы наша страна заметно отставала от ведущих западных стран в области автомобилестроения. По данным 1925 года, в Америке одна автомашина приходилась на 6 человек, в Англии – на 80, во Франции – на 72, в Германии – на 250 человек, в Советском Союзе – на 11 тыс. человек [31, с.130].

Таблица 1

Производство автомобилей в СССР (в шт.) с 1924 по 1930 г. [32, с.6]

Годы	Грузовые		Легковые (НАМИ-1)	Всего
	АМО-Ф-15	Я-3, Я-4 и Я-5		
1924	10	-	-	10
1925	113	3	-	116
1926	342	24	-	366
1927	407	68	3	478
1928	692	93	50	835
1929	1293	253	156	1702
1930	3227	839	160	4226
Итого	6084	1280	369	7733

В конце 1920-х годов мировая автомобильная промышленность и автотранспорт развивались ускоренными темпами. В США к 1930 г. автомобильный парк достиг 26,5 млн машин, а выпуск новых автомобилей в том же году составил 3,3 млн [32, с. 6]. На 1 января 1930 года в СССР насчитывалось 24 тыс. машин, а по количеству автомобилей на душу населения страна находилась на 149-м месте, «оставляя после себя только Аравию, Абиссинию и Афганистан» [35]. В это время в Советском Союзе «...еще не было массового автомобильного транспорта. Небольшое

количество имевшихся автомобилей и небольшой выпуск... не оказывали влияния на хозяйственную жизнь страны и ни в какой мере не могли удовлетворить бурно растущие потребности различных отраслей народного хозяйства в автомобильных перевозках» [32, с. 6].

4 марта 1929 года ВСНХ СССР принял решение о строительстве автомобильного завода с плановым выпуском 100 тыс. автомобилей в год. Однако место его возведения не было окончательно определено. 14 марта при Московском отделении Государственного института по проектированию новых металлзаводов (ГИПРОМЕЗ) был организован филиал по проектированию автозавода и управлению строительством – Автострой [26, с. 10; 5, с.17].

В конце марта 1929 года в ГИПРОМЕЗе начались работы по составлению эскизного проекта и экономического расчета автозавода с плановым выпуском в объеме 100 000 машин в год. Опыта проектирования столь масштабных промышленных объектов у специалистов института еще не было. В его автофилиале, разместившемся в специально оборудованном помещении ГУМа, где поставили два автомобиля («Форд-А» и «Форд-АА»), с утра до поздней ночи кипела работа. Возглавил филиал А.С. Иванов, недавно вернувшийся из Америки, где он изучал технологию и организацию автомобилестроения. Очень оперативно, к концу апреля, ГИПРОМЕЗом была подготовлена вся необходимая документация [4]. Одновременно в Президиуме ВСНХ решался вопрос о месте строительства будущего советского автогиганта. В качестве возможных вариантов рассматривались Москва, Нижний Новгород, Ярославль, Ленинград. Председатель ВСНХ В. В. Куйбышев, подводя итоги дискуссии, высказался за Нижний Новгород. 6 апреля 1929 года Президиум ВСНХ постановил строить автозавод в пригороде волжской столицы. Выбор в пользу Нижнего был сделан прежде всего потому, что Нижний Новгород являлся одним из ведущих индустриальных центров Советского Союза. Здесь располагались заводы «Красное Сормово», «Двигатель революции», «Красная Этна», «Гудок

Октябрь», судоремонтный им. В.И. Ульянова. На юге края издавна существовали хорошо развитые металлообрабатывающие (Ворсма и Павлово) и металлургические производства (Выкса и Кулебаки). Поэтому в Нижегородском регионе имелось значительное количество высококвалифицированных промышленных кадров. Две крупные реки, Волга и Ока, на которых расположен Нижний Новгород, являлись важными транспортными артериями. Кроме того, железнодорожная магистраль связывала краевой центр с другими областями страны. Наконец, имела значение близость Нижнего Новгорода к Москве и промышленным районам центра, где создавались смежные с автомобилестроением производства [26, с.10–11]. 31 июля 1929 года ВСНХ СССР принял решение построить завод в районе деревни Монастырки [5, с.18].

Осуществить столь амбициозный проект собственными силами было крайне тяжело. Поэтому советское руководство решило обратиться за технической поддержкой к зарубежным компаниям. 31 мая 1929 года заместитель председателя ВСНХ В. И. Межлаук и председатель Амторга С. Г. Брон заключили договор о техническом сотрудничестве с компанией «Форд». От американской фирмы документ подписали Г. Форд и П. Мартин. В соответствии с договором американская компания выдавала ВСНХ лицензию на производство, эксплуатацию и продажу в СССР моделей машины А и грузовой машины АА, оказывало техническую помощь в налаживании производства в СССР. 23 августа 1929 года был заключен договор между компанией «Остин» и Автостроем. От советской стороны соглашение подписал М. Г. Островский, а от компании «Остин» – ее вице-президент Джордж Брайант [5, с.17–18; 4; 27; 29.2006. №7–8. с. 89].

В 1929–1930 годах на заводе Форда в Дирборне (США) советские специалисты совместно с американскими партнерами подготовили технологический проект Нижегородского автозавода. В Америке началась активная подготовка кадров рабочих и инженеров для «советского Детройта» [4; 28, с.19].

В этот же период архитектурный проект Нижегородского автозавода, состоящий из генерального плана предприятия в масштабе 1:2000, чертежей производственных и вспомогательных цехов, складов и конторских помещений, железных дорог (включая сортировочную станцию) и автомобильных железобетонных дорог, подземных сетей водоканализации, а также водозабора, разрабатывался американской фирмой «Остин» [6, с. 27].

Строительство нижегородского автогиганта имело особое политическое значение. 2 мая 1930 года во время торжественного митинга, посвященного началу основного строительства автозавода, в фундамент кузнечного корпуса был заложен первый камень. В кирпичную кладку кузнецы забетонировали акт-грамоту, в которой отмечалось: «В период великого подъема Союза ССР на базе героической борьбы рабочего класса, руководимого коммунистической партией, за выполнение пятилетнего плана с программой строительства социалистических гигантов в промышленности и сельском хозяйстве, осуществления великих заветов вождя и учителя пролетарской революции В. И. Ленина об обеспечении экономической независимости страны строящегося социализма от капиталистического мира и обеспечения лозунга XVI съезда Всесоюзной коммунистической партии (большевиков) – «догнать и перегнать капиталистические страны в технико-экономическом отношении в наиболее короткие исторические сроки» правительством рабочих и крестьян решено – построить в течение пятнадцати месяцев на территории Нижегородского края первый в Союзе социалистических республик – АВТОЗАВОД. В дни международного революционного праздника Первого мая, когда рабочий класс Советского Союза подводит итоги практической стройки социализма и намечает пути дальнейшей борьбы за осуществление социалистического общества, в лагере капитализма, разъедаемом экономическим кризисом и ростом новой волны революционного движения, идет усиленная подготовка войны против СССР и мобилизация всех темных сил капитала для борьбы с надвигающейся мировой пролетарской революцией. Строящийся Нижегородский автозавод

является одной из важнейших крепостей социалистической индустрии и крупнейшим фактором усиления обороноспособности страны и пролетарской диктатуры – цитадели международной пролетарской революции. Во исполнение решения правительства СССР второго мая тысяча девятьсот тридцатого года, на тринадцатом году великой пролетарской революции, в присутствии рабочих – строителей завода, рабочих делегаций Канавина, Сормова, Москвы, Дзержинска, Балахны и представителей партийных, профессиональных и общественных организаций Нижегородского края и строительства – заложен первый камень будущего автогиганта, о чем и составлен настоящий акт» [7, с. 4].

Автозавод рассматривался не только как ведущий и передовой в техническом отношении промышленный объект страны, но и как предприятие, где будут трудиться самые квалифицированные рабочие, лучшие представители пролетариата СССР, выступающие главной опорой власти, являясь авангардом и ведущей силой советского общества. «Наш завод является первым предприятием в Советском Союзе, на котором организовано массовое производство автомобилей. Производственный процесс на заводе организован на основе последних достижений иностранной техники... Рабочий у нас должен быть технически культурен... Новое оборудование, новая техника, новая организация производства и труда требуют от нашего рабочего большей культурности, большей дисциплинированности, большей технической подготовки, чем на других заводах со старым оборудованием... На нашем заводе у рабочего будут более повышенный и интенсивный культурно-технический ритм и темп жизни, чем обычно на старых заводах», – отмечал автозаводский инженер И. М. Ашавский [8, с. 10–11].

Объемы и размах работ поражали своей грандиозностью. Там, где еще вчера были рощи, болота и деревенские пашни, развернулось масштабное строительство. Всё сдвинулось, всё пришло в движение...

С каждым днем великой стройки сюда прибывали сотни новых рабочих. Кем были эти герои советской индустриализации? В основном вчерашними крестьянами. Опрос под названием «Лицо нового рабочего», проведенный на Автозаводе в 1930 году, дал следующую картину. Из 30 вновь прибывших на завод трудящихся (из них: мужчин – 27, женщин – 3) по социальному признаку рабочих оказалось 7 чел., приехавших из деревни – 23 чел. [3, Ф.4523. Оп.1. Д.119. Л.9]. В докладной записке «О работе бригады Крайсовпрофа на Автозаводе 25/3 – 15/4 1930 года» отмечалось, что «влияние прослойки рабочих не могло быть сильным, потому что эта часть рабочих, представляя из себя хорошо квалифицированную рабочую силу, была слишком не велика» [3, Ф.4523. Оп.1. Д. 63. Л.101]. Процесс коллективизации привел к резкой активизации миграционных потоков из сельской местности в город. Одни, спасаясь от раскулачивания, пытались затеряться на новом месте. Другие, покидая родные края, стремились выбиться в люди. Третьи приезжали заработать денег, чтобы, вернувшись в деревню, поправить хозяйство. В сельской местности активно действовали вербовщики, агитируя молодежь поехать на Автострой.

В 1929 году на Автострое были созданы партийный комитет и комсомольская организация. Партком направлял и организовывал ход строительства, принимал важные решения, касавшиеся различных аспектов производственной и бытовой жизни рабочих, проводил активную агитационно-пропагандистскую работу среди автозаводцев. Состав партийной организации с 25 декабря 1929 г. до 1 апреля 1930 года увеличился с 45 до 200 членов ВКП(б). В ноябре 1929 года парторганизатором ячейки ВКП(б) на строительстве автозавода был избран Н. Г. Никитин. 25 декабря 1929 года первым секретарем парткома стал М. С. Плаксин [5, с. 247; 26, с. 14–15]. Осенью 1929 года была создана профсоюзная организация. 10 октября 1929 года на конференции строителей был избран первый рабочий комитет, его председателем стал З. И. Тойбин. 11 декабря 1929 года на Автострое была образована комсомольская

организация (секретарем выбрали В. И. Коновалова – слесаря завода «Гудок Октября», направленного Канавинским РК ВЛКСМ на Автострой), 7 января 1930 года состоялось первое общее комсомольское собрание. В декабре 1929 года численность комсомольцев на стройке составляла 36 чел., в апреле 1931 года в комсомольской организации насчитывалось уже 3 200 чел. [5, с. 223, 275, 279; 26, с.15].

Исследователь В.Д. Федоров отмечал, что «по набору рабочих на стройки-гиганты 1930 и 1931 годы были наиболее напряженными. Потребность в рабочих в эти годы значительно превышала то количество, которое необходимо было в любой из предыдущих годов индустриализации» [34, с. 34]. В результате принятого постановления ЦК ВКП (б) от 20 октября 1930 года «О мероприятиях по плановому обеспечению народного хозяйства рабочей силой и борьбой с текучестью» усиливались организационные начала в системе комплектования кадрами промышленных объектов. Организованный набор опирался на договоры хозяйственных организаций по привлечению людей на заводы, которые заключались между промышленными организациями и колхозами (совхозами). Село предоставляло рабочую силу, а заводы помогали колхозам (участвовали в механизации, строительстве культурно-просветительских объектов и др.) [34, с. 36–37]. Постановлением Совета Труда и Оборона «О порядке привлечения рабочей силы» (от 3 марта 1931 года) вербовочная работа полностью возлагалась на предприятия и стройки [34, с. 31].

Настоящими «заводилами» стройки были ударники. В самых сложных ситуациях их энтузиазм, трудовой задор и бескорыстность часто выручали руководство Автостроя. Это были «особые люди», как метко назвал их журналист Ю. Жуков, «люди 30-х годов» [9]. Окрыленные идеями строительства социализма, они бескомпромиссно верили в счастливое будущее и не щадили своих сил для его достижения.

На строительстве автозавода возникло движение ударных бригад-коммун. Их члены вместе трудились и вели совместную хозяйственную жизнь. В конце 1920-х – начале 1930-х годов, на волне революционных экспериментов, многие полагали, что именно таким трудовым коммунам принадлежит будущее.

В начале строительства возникла первая краснознаменная бригада-коммуна арматурщиков имени XVI партийного съезда, организованная В. П. Сорокиным. Коммунары работали на разгрузке вагонов, укладывали фундамент механического и прессового корпусов. С американскими рабочими трудились на строительстве деревообделочного цеха. Коммунары вместе работали, получали зарплату на всю бригаду, которую делили поровну, жили в одном бараке и вместе питались [10; 7, с.14; 28, с.28–29; 26, с. 22; 11, с. 7]. Слава о сорокинцах гремела на всю стройку. Из воспоминаний А.А. Крусина: «На завод я пришел в 1930 году. Меня направили в бригаду Виктора Сорокина... Мы жили все вместе в одном бараке. Питались все вместе. К нам приходили руководители строительства. Приходили, когда мы уже спали. Говорили, что нужно разгрузить вагоны то с кирпичом, то с гвоздями, то еще с каким-нибудь строительным материалом. Мы сразу одевались и с песнями шли на этот объект. И, пока не разгрузим вагоны, не уходили... Я, как только очутился в этой бригаде, понял, что это – люди, преданные нашей Родине, энтузиасты» [11, с.7].

Прославилась на стройке первая штурмовая производственно-бытовая бригада-коммуна, организованная Г.А. Переходниковым. На стройке переходниковцы в основном были заняты на разгрузке барж и промывке гравия. Коммунары жили в палатках на берегу реки Оки. Зарплату делили поровну, продуктовые карточки отоваривал продкомиссар бригады. Работали переходниковцы, не считаясь со временем и не жалея сил [7, с.14; 28, с. 29–30].

Кроме мужских бригад, на Автострое были созданы женские. Одной из них руководила О.М. Пряничникова.

«Я, неграмотная девушка с двумя классами образования, приехала строить завод. Помню, вербовщик не хотел принимать меня на работу:

– Мы берем только ребят. Девушек нам не надо!

Я в ответ:

– Что угодно буду делать, только примите!

«С трудом, но на завод устроилась», – вспоминала О. М. Пряничникова [11, с. 6]. «Работали без выходных. Иногда среди ночи шли на разгрузку барж на Оке или вагонов... Бригада пополнялась прибывшими на стройку новичками» [26, с. 23].

10 августа 1931 года Плохов (автозаводец) на Первой районной партийной конференции отмечал, что на строительстве имеется огромное количество рабочих, в большинстве своем пришедших еще вчера от сохи, «которые впервые вступили в промышленность и не знакомы с условиями производственной работы» [3, Ф. 37. Оп.1. Д.3. Л.4].

На Автострое было широко развернуто социалистическое соревнование. 1 мая 1930 г. в нем участвовало 1360 чел. (21,8 %), в апреле 1931 г. ударников насчитывалось уже 9 100 чел (66%) [30]. «Бригада плотников Короткова, не имея достаточно спецодежды, не обращала на это внимания и работала ночами при 28-градусном морозе... Бригада-коммуна Торгаева и др. работали на конструкциях. Рукавиц не было, перчаток тоже. Приходилось одну пару делить на двоих. И все же, несмотря на мороз, они с честью дрались за завод, не малодушничая и не бросая работы. Каменщик Золин и др. вместо 250, полагающихся им по норме, доводили кладку кирпичей до 300–360 », – писала газета «Автогигант» в 1931 г. [30].

Перевыполняли задания бригады строителей Клыгина, Елизарова, Солодова, Дельцова, Короткова, Пименова, Парамонова [28, с.30; 7, с. 14]. Бригада бетонщиков Чепаксина установила рекорд бетонной кладки – по 40 куб. на чел. в день [7, с.14]. Автозаводец А.Т. Глухов метко подметил: «Завод был построен лишь только на энтузиазме, был построен молодыми руками, был построен на голодных желудках» [12].

Прекрасно отражает дух эпохи стихотворение Михаила Калашникова (вероятно, рабочего-автостроевца) «Соревнование», опубликованное в газете «Автогигант» (1931 г.): «...Маяк зажжен. / Пылает зноем. / Соревнование в стране. / И, переплавив, мы построим / Наш новый быт в его огне (...) / Пусть день вскипит в рабочей гуще, / Заводы примут этот зов... / Мы старый мир смогли разрушить, / Построить лучший – сможем вновь!» [33].

На строительной площадке автозавода трудилось много сезонных рабочих. «Вся думка у сезонников – подработать побольше и вернуться домой с деньгами. Один мечтает лошадь купить, другой – телегу, у третьего – новый дом на уме. Держались они особняком, жили прижимисто, питались кое-как, каждую копейку берегли, откладывали», – вспоминал А.Х Бусыгин [13, с.11].

Сезонные рабочие создавали для руководства Автостроя трудности, связанные с большой текучестью кадров. Так, во второй половине июля и первой половине августа 1931 года свыше 4 000 сезонных рабочих покинули площадку объекта и ушли на полевые работы [1, Ф.7620. Оп.1. Д.34. Л.16]. Они с трудом вливались в новую производственную среду. Такие понятия, как энтузиазм, штурм, ударничество, были для них не свойственны.

Судя по имеющимся в распоряжении исследователей источникам, значительная часть строителей автозавода была представлена именно этой группой трудящихся – молодых людей, приехавших временно из деревни на заработки. Кузнец-ударник С. А. Фаустов писал: «Эта группа стояла еще одной ногой в деревне, и нередко случалось, что к началу полевых работ среди них замечалась большая тяга в деревню» [14, с. 8].

С другой стороны, для местной власти возникла другая, более острая проблема – на передовую стройку первой пятилетки хлынули раскулаченные и бежавшие от коллективизации крестьяне, а также «вредительские элементы» из среды инженеров и служащих. Автострой стал местом, куда стягивались не только и даже не столько передовые рабочие и инженеры, лояльные к власти, сколько крестьяне, покинувшие свои родные края в результате

коллективизации. И эта «деревня», как правило, была либо индифферентной к инициативам власти, либо вообще выступала в качестве оппозиционной силы. Общая ситуация на строительстве была сложной: производительность труда была невысокой, планы работ срывались, наблюдались протестные настроения. Кузнец-стахановец А.Х. Бусыгин вспоминал, что по вечерам, когда все собирались в бараке, разговоры шли разные. Одни про свои успехи рассказывали, другие на житейские нехватки жаловались, третьи «все норовили народ вызвать на недовольство»: «Требуют с нас много, а предоставлять ничего не предоставляют... Начальство вон как живет, а мы?!» [13, с.12].

В этих условиях 30 декабря 1930 года бюро Нижкрайкома ВКП(б) постановило: «Поручить ГПУ совместно с краевым отделом труда и Металлостроем обеспечить недопущение на строительство Автозавода негодных, вредительских элементов из инженерно-технического персонала и, с другой стороны, обеспечить тщательную фильтрацию рабочих в смысле недопущения кулацких вредительских элементов на строительство» [15, с. 277].

Руководство страны придавало особое значение строительству Нижегородского автозавода. 2 июня 1930 года председатель ВСНХ СССР В. В. Куйбышев посетил площадку Автостроя, ознакомился с работой строителей, побеседовал с рабочими и хозяйственными работниками. 3 июня 1930 года он провел расширенное совещание хозяйственников Автостроя и Крайплана, на котором были рассмотрены вопросы снабжения строительства необходимыми материалами и транспортом. На строительную площадку была направлена специальная организационная группа ЦК ВКП (б) [28, с. 25–26]. Однако существенно изменить положение дел на строительстве не удавалось.

21 августа 1930 года ЦК ВКП(б) принял Постановление «О состоянии партийно-массовой работы на Нижегородском Автострое», в котором подчеркивалась необходимость активизации партийной, профсоюзной

работы [36; 26, с. 18]. Постановление ЦК ВКП(б) от 21 августа 1930 года, а также обращение ЦК ВКП(б) от 3 сентября 1930 года о борьбе за выполнение промфинплана в третьем году пятилетки привели к активизации работы местных партийных организаций и профсоюзов. Эти решения получили широкое обсуждение в рабочей среде. По отдельным строительным объектам были выдвинуты встречные планы, создавались «общественные буксиры», сквозные контрольные посты, организовывались ударные бригады имени третьего, решающего года пятилетки [26, с. 21].

Но провести в жизнь решения центральных органов власти и резко улучшить ситуацию в соответствии с директивами, полученными из Москвы, было просто невозможно.

21 февраля 1931 года Совет Труда и Оборона, обсудив доклад Председателя ВСНХ СССР Г.К. Орджоникидзе, принял специальное постановление о Нижегородском автозаводе. В нем отмечалось огромное значение строящегося автогиганта для развития народного хозяйства страны. Завод должен выпускать не только 140 тысяч грузовых и легковых автомобилей, но стать практической школой в деле освоения передовой техники и подготовки кадров для дальнейшего развития автопромышленности. В постановлении также подчеркивалась необходимость создания смежных с автомобилестроением производств [26, с. 24–25].

16 апреля 1931 года вышло Постановление ЦК ВКП(б) «О партийной и профессиональной работе и подготовке кадров для Нижегородского Автостроя». В нем отмечалось неудовлетворительное положение дел на предприятии. ЦК ВКП(б) обязал ВСНХ СССР командировать на Автострой ведущих специалистов с целью создания руководящего звена автозавода [36; 26, с. 26–27].

9 сентября 1931 года была объявлена мобилизация краевой организации ВЛКСМ. Из числа комсомольцев была создана ударная дивизия с соответствующими подразделениями: полками, батальонами, ротами,

взводами и отделениями. К концу сентября на площадку Автостроя прибыли около трех тысяч комсомольцев; вначале их направили на земляные работы на объектах «Водоканалстроя», а затем – на строительство Соцгорода [26, с. 28].

За месяц до завершения основной фазы строительных работ Автозаводский райком партии организовал «Большевистский октябрьский штурм» (4 – 30 октября 1931 года). Все коммунисты, комсомольцы, члены профсоюзов, рабочие и служащие Автостроя днем выполняли свои основные обязанности, а вечером, с 18 до 23 часов, работали на строительной площадке. За первую декаду в штурме приняли участие девять колонн, тринадцать отдельных бригад, одна комсомольская дивизия. Всего в «штурмовой октябрь» было шестнадцать «ударных ночей» и семь «ударных дней». Стройка напоминала военный лагерь, где царила по-настоящему боевая атмосфера. В эти дни на Автострое возродилась героика гражданской войны. Члены бригад, получив задание в «Штабе штурма», с революционными маршами шли на «прорыв». Для отличия командиров стройки были введены белые повязки, десятники и прорабы носили их на левой руке, а бригадиры – на правой. Ежедневно после проведения штурма руководители подразделений докладывали о выполнении задания [26, с. 28–29; 3, Ф.37. Оп. 1. Д.13. Л.56–57]. 1 ноября 1931 года представители «Штаба штурма» Ермаков и Фролов, отчитываясь на бюро райкома Автозавода, отмечали, что «главным фронтом работ являлся промрайон и затем гавань, щитковое строительство, транспорт, складское хозяйство и Соцгород. По характеру работ штурм не менее 75 % использован на земляных работах, объем которых из-за слабого технического оформления не определен, но задания, как правило, перевыполнялись» [3.Ф.37. Оп.1. Д.13. Л. 56–57]. Если в первый день штурма (4 октября) на строительную площадку вышли 2 000 человек, то 19, 20 и 28 октября трудились более 20 000 человек. Всего в октябрьском штурме приняли участие 194 046 человек [26, с.28–29; 3, Ф.37.Оп. 1. Д.13. Л.56-57].

1 ноября 1931 года С. С. Дыбец, К. Д. Кузнецов, М. М. Царевский, В. С. Куканов, Е. А. Андрон, Н. С. Бобков подписали рапорт о строительной

готовности автозавода. 1 января 1932 года Нижегородский автомобильный завод вступил в строй действующих предприятий Советского Союза [26, с. 29; 5, с.33].

Еще в 1930 году вступили в строй два автосборочных завода: – в Канавине (около Нижнего Новгорода) и в Москве. 1 февраля 1930 года на автосборочном заводе в Канавине были выпущены первые грузовые машины «Форд-АА» из комплектов, присланных из Америки [4; 38, с. 353; 39, с. 44].

29 января 1932 года началась сборка первого автомобиля – грузовика НАЗ-АА (с октября 1932 года – ГАЗ-АА) [26, с. 33]. Именно с этим первенцем Горьковского автозавода связан процесс перехода страны от гужевого к автомобильному транспорту. 6 декабря 1932 года на заводе освоен выпуск легковых автомобилей ГАЗ-А. Прототипом была американская модель «Ford-A», настоящая легенда за океаном [37; 40, с. 212–213].

В 1932 – 1933 годах завод испытывал значительные трудности. На 1 января 1932 года трудовой коллектив предприятия состоял из: рабочих (7 933 чел.), ИТР (1 723 чел.), служащих (1 877 чел.), младшего обслуживающего персонала (559 чел.). Лишь 11 % кадров имели высшую квалификацию и опыт работы на производстве свыше 10 лет. 54 % рабочих до поступления на завод были крестьянами, 63 % – «молодняк до 25 лет» [23; с.194–195].

«В заводском фотоархиве сохранились снимки 1932 года: главный конвейер, прекрасное оборудование, блестящие крылья вновь собранной машины, а кругом люди в лаптях. Лапти – на главном конвейере, лапти – в литейке и даже кое-где в прессовом и механическом», – вспоминал директор ГАЗа С. С. Дьяконов [25].

В декабре 1933 г. на предприятии насчитывалось 22 460 рабочих и 3077 ИТР. В декабре 1933 г. на ГАЗе трудились 5 994 женщины (или примерно 22%). Автозавод был предприятием молодежным. 81% рабочих автогиганта были в возрасте до 30 лет [22, с. 9, 11]. В 1933 г. по

социальному происхождению большая часть рабочих автозавода была выходцами из деревни (56,6%), из рабочей среды – 39 %, прочих – 4,4% (см. табл.2). По национальному составу 89 % рабочих были русскими [22, с.11].

Таблица 2

Рабочий состав Горьковского автозавода по социальному происхождению на 1 декабря 1933 г.

Категории	Мужчины	Женщины
Крестьяне-бедняки	4521	1662
Крестьяне-средняки	5138	1324
Рабочие	6 487	2278
Служащие	523	264
Трудовая интеллигенция	23	5
Ремесленники	152	51
Прочие	28	4
Итого	16 872	5 588
Всего	22 460	

Таблица 3

Уровень образования рабочих Горьковского автозавода (на 1 декабря 1933 г.)

Категории	Количество
Неграмотные	923
Малограмотные	3268
С домашним образованием	427
С низшим	15 071
Со средним специальным	567
Со средним незаконченным	2112
С высшим	12
С высшим незаконченным	26
С высшим заграничным	2
Со средним заграничным	12
Невыяснено	40
Всего	22 460

Важнейшим показателем социокультурного развития рабочего класса является уровень образования. На 1 декабря 1933 г. подавляющая масса рабочих (67,1%) имела низшее образование; 4,1% были неграмотными; 14,5% – малограмотными. Только у 11,9 % рабочих было среднее специальное и среднее незаконченное образование. Таким образом, 85,1% рабочих не имели среднего образования [Подсчитано по: 22, с. 98]. Высшее, незаконченное высшее образование было у 0,2% рабочих (см. табл. 3) [22, с. 98].

За станки и агрегаты становились люди, еще не овладевшие техникой. Трудности, которые испытывал завод, носили объективный характер. Освоению техники мешала низкая производственная культура новых рабочих. «Приходилось считаться... что большая часть рабочих пришла из деревни и ни профессионально, ни психологически не была должным образом подготовлена к условиям заводского труда, – вспоминает Г. М. Зельберг. – ...Ярко врезалась в память картина... в механосборочном цехе. Широкий проход был заполнен молодыми рабочими и работницами, которые, оставив рабочие места, парочками, как по деревенской улице, прохаживались взад и вперед. Соответствующим было отношение и к технике» [18, с.22-23]. Неумелое обращение со станками приводило к их частым поломкам.

Весной 1932 года в Нижний Новгород для выяснения причин неудовлетворительной работы автозавода был направлен Г. К. Орджоникидзе. 2 апреля 1932 года вышло Постановление ЦК ВКП (б) «О Нижегородском автозаводе», в котором констатировалось, что завод имеет все возможности для выполнения установленной программы. После принятия этого постановления предприятию была оказана помощь со стороны центральных и местных властей [26, с. 34].

В 1933 году газета «Известия», характеризуя первые месяцы в работе автогиганта, сообщала, что трудящиеся пришли на новый завод из деревень, молодые ребята – рабочие, никогда не державшие в руках зубила, молодые инженеры «с чистым послужным списком». Люди шли через завод сплошным потоком. За время существования Горьковского автозавода через него

прошло, начиная с монтажа, около 80 тыс. чел. В среднем на каждом месте сменилось 4 работника [24]. Текучесть увеличивала число поломок станков, снижала производительность труда. Она стала настоящим бедствием на заводе.

В 1934 году на автозаводе прошла кампания по эффективному использованию рабочего времени. Газета «Автогигант» в 1934 году констатировала, что по проекту на изготовление одной машины должно уходить 158 часов, а на практике 224. Вместо установленных правительством 7 часов рабочие трудятся в смену только 4,5 часа [21].

В этом же году развернулась кампания, направленная на борьбу со «станколомством». Из-за непрофессионального обращения оборудование часто выходило из строя. Всего механического оборудования, находившегося в эксплуатации в 1932 и 1933 годах, было 5 100 ед. «Подверглось же поломкам из них в 1932 году – 1 314 ед. и в 1933 году – 1 170 ед. » [23, с.289]. При этом «значительная доля выводов оборудования из строя с потерей его ценности для производства объясняется, главным образом, низкой культурой эксплуатации оборудования» [23, с. 289–290].

Фордовская система организации труда, планировавшаяся в качестве эталонной, в новых условиях претерпела серьезные изменения. Главные принципы – ритмичность и синхронность работы всех звеньев предприятия – по различным причинам не соблюдались. С некоторой грустью В. Н. Глушков признавался: «Работая еще в Дирборне, мы ... рассчитывали организовать работу в кузнечном цехе ГАЗа по образцу кузницы «Ривер-Руж» – приблизить начальника к рабочим, чтобы цех все время был под наблюдением начальника и начальник под наблюдением рабочих. Для этого, как на «Ривер-Руж», решили конторку установить в центре цеха ... остеклить ее и поставить конторки на высоких ножках, дабы не засиживаться за письменными столами. Разговоры иметь на рабочих местах и избегать коллективных бесед... На этом закончились наши мечты работать по образцу «Ривер-Руж». Цех с самого начала жил жизнью, бытовавшей во всех кузницах Союза... появились какие-

то маленькие столы, табуреты; текущие дела обсуждались на собраниях, сидя на табуретах – а не в индивидуальных беседах, как предполагалось. В итоге пришлось принять русскую действительность: поставить письменные столы, стулья и работать по установленным традициям» [19].

Раскрывая трудовую этику российского крестьянства, исследователь Б. М. Миронов пишет, что вплоть до 1917 года народ жил «по принципам традиционной трудовой этики или по христианским заповедям, т.е. не превращал трудолюбие, деньги и время в фетиш, которым следует поклоняться. Время не деньги, был он уверен, время – праздник!» [20].

В 1935 году среднесписочный состав предприятия насчитывал 30 239 чел. Из них: рабочих – 22 984 (в том числе производственных – 9 099), служащих – 1935, ИТР – 3 162 чел.[2, Ф. 2435. Оп. 2. Д.8. Л.1об.].

В этот начальный период в истории автозавода наметились, казалось бы, незаметные с первого взгляда, но чрезвычайно глубокие социокультурные изменения – «вчерашние» крестьяне постепенно «превращались» в рабочих. Деревенская молодежь, приехав на автогигант, привнесла привычный уклад жизни и атмосферу села. Попав в новую среду, люди начали адаптироваться к ее условиям; медленно, но неумолимо менялось их мировоззрение и образ жизни. Автозавод стал крупнейшей «социальной площадкой», на которой проходил сложный процесс выкристаллизации из «крестьянской России» советского рабочего.

В 1932 году автогигант возглавил Сергей Сергеевич Дьяконов (1898 – 1938) – высококвалифицированный специалист, талантливый руководитель и организатор автомобилестроения. В 1938 году по сфабрикованному обвинению он был снят с поста директора Горьковского автозавода и репрессирован. В 1956 году С. С. Дьяконов был посмертно реабилитирован [41].

С 1932 года конструкторскую службу ГАЗа – техотдел – возглавил Владимир Васильевич Данилов. В 1933 году В. В. Данилов пригласил на должность главного конструктора Андрея Александровича Липгарта. В

течение 18 лет А. А. Липгарт был главным конструктором Горьковского автозавода. Он занимал эту должность до 1951 года. А. А. Липгарт стал основоположником конструкторской школы Горьковского автозавода, основные принципы которой до сих пор оказывают влияние на развитие предприятия [42; 16, с. 45], он во многом определил векторы движения современного мирового автомобилестроения. А. А. Липгарта называли «самым главным конструктором автомобилей» в стране, именно ему ГАЗ был обязан своей славой в лучшие свои годы [43]. К моменту приезда на автозавод А. А. Липгарт уже имел богатый инженерно-конструкторский опыт. На Горьковском автозаводе А. А. Липгарт поставил перед собой задачу – создать конструкции машин, «сочетающие лучшие стороны американского массового производства автомобилей со сложными условиями Советского Союза. Под сложными, порой невыносимыми условиями имелись в виду не столько климат и дороги, сколько зависимость автозавода от низкого качества... компонентов, материалов и веществ» [43]. Д. Филонов отмечал, что «начиная с середины 1930-х годов в мировом автомобилестроении найдется немного конструкторов, оказавших столь огромное влияние на автомобильную промышленность целой страны. И не только страны – всего мира» [16, с. 45]. Вокруг А. А. Липгарта сложился сильный коллектив единомышленников – целая плеяда выдающихся советских конструкторов, испытателей, производственников. Этому способствовали личные качества главного конструктора. «Автомобилист до мозга костей, глубоко и досконально знавший автомобильную технику, умевший читать зарубежную литературу не только по строчкам, но между ними. Человек, не терпящий бездельников, карьеристов и проходимцев, умевший находить место людям, исходя из того, кто и на что способен. Он обладал большой притягательной силой еще и потому, что сначала был человек, а потом – все остальное. Он создал слаженный, очень сильный конструкторский ансамбль, и звучание его было великолепно», – писал об А. А. Липгарте автозаводец Н.Н. Добровольский [44]. В 1930-е годы в этот «конструкторский ансамбль» Горьковского

автозавода, помимо «главного дирижера», входили Л.В. Косткин, Ю.Н. Сорочкин, А.М. Кригер, В.А. Грачев, Г.М. Вассерман, Н.Г. Мозохин, В.И. Борисов, Б.Д. Кирсанов, А.Н. Кириллов и другие. Конструкторская школа Горьковского автозавода оказала влияние на формирование конструкторских подразделений почти всех автозаводов страны. Заметим, что главными конструкторами ЗИЛа, УАЗа, АЗЛКа, МАЗа, ЗАЗа, ВАЗа, ПАЗа, ЗМЗ были ученики А.А. Липгарта.

В 1933 году на шасси ГАЗ-А был разработан и запущен в серию пикап ГАЗ-4. Ведущий конструктор автомобиля – Юрий Наумович Сорочкин. ГАЗ-4 оснащался кабиной от грузовика ГАЗ-АА. По бортам кузова имелись откидные лавки, рассчитанные на шесть человек. Пикап грузоподъемностью 0,5 т выпускался с 1933 по 1936 год на автобусном филиале в Канавине. Всего собрали 5 265 автомобилей [17, с. 34]. В 1933 – 1934 годах на базе ГАЗ-А было создано не менее двух опытных образцов санитарных карет (ГАЗ-А Санитарный; автомобиль не получил собственного индекса). Кузов представлял собой деревянный каркас, обшитый фанерой изнутри и стальным листом снаружи. Сзади имелась двухстворчатая дверь для погрузки на носилках больных [17, с. 35]. В 1934 году были собраны единичные образцы ГАЗ-4 (Авиадесантного) с открытой кабиной и без лобового стекла, предназначенные для авиатранспортировки под фюзеляжем тяжелого бомбардировщика ТБ-3 [17, с. 34]. В 1933 году был разработан ГАЗ-6 «Пионер» – ГАЗ-А с закрытым четырехдверным кузовом седан. Конструктор – Ю. Н. Сорочкин. Малосерийное производство было организовано в 1934 году на автобусном филиале в Канавине. Выпущено 60 автомобилей [17, с. 38]. На шасси ГАЗ-А на Ижорском механическом заводе был спроектирован легкий бронеавтомобиль ФАИ («Форд-А»-Ижорский), имевший сварной бронекорпус (толщиной 6–3 мм), пулемет ДТ на полноповоротной башне. Экипаж «машины боевой» состоял из трех человек. ФАИ использовался в разведке, пограничных войсках. С 1933 по 1936 год было выпущено 697 бронеавтомобилей [17, с. 39]. К семейству автомобилей ГАЗ-А относился

экспериментальный полугусеничный автомобиль ГАЗ-А системы Кегресса, построенный в конце 1933 года и оснащенный двигателем с резинометаллической гусеничной лентой. В 1934 году артиллерийским инженером Л.В. Курчевским, создателем динамореактивной безоткатной пушки, на шасси ГАЗ-А была разработана «трехоска Курчевского» (ТК) с двумя ведущими мостами с монтируемым орудием калибром 76 мм. Армейские испытания показали, что машина недоработана и имеет ряд недостатков, но по указанию начальника вооружений РККА – М. Н. Тухачевского автозаводу было поручено освоить выпуск ГАЗ-ТК. В 1934–1937 годах автобусным филиалом ГАЗа было изготовлено 247 трехосных шасси этого типа. Пушки Курчевского были установлены на 23 автомашинах, остальные трехоски выпускались с открытыми кузовами пикап (по типу ГАЗ-4 Авиадесантного) с продольными скамейками для шестерых бойцов. ГАЗ-ТК принимал участие в боях на Халхин-Голе (1939 г.) [17, с. 40–41]. Уже в 1935 году на шасси ГАЗ-ТК собрали в единичном экземпляре бронеавтомобиль. Башня и вооружение были аналогичны ФАИ, а бронекорпус машины удлинен на 82 см [17, с. 41]. В этом же 1935 году на базе ГАЗ-А было подготовлено такси с деревянно-каркасным кузовом седан, разработанное и изготовленное на московском ремонтно-кузовном заводе «Аремкруз»; кузова устанавливались на автомобилях, проходивших капремонт. ГАЗ-А общества «Автодор» был представлен в 1935 году серией из трех экспериментальных автомобилей с различными газогенераторными установками общества «Автодор», работавшими на древесных чурках (конструктор – московский инженер А. И. Пельтцер). На следующий, 1936-й год появилась новинка, получившая оригинальный индекс – ГАЗ-АААА. Автомобиль, созданный автозаводским конструктором Виталием Андреевичем Грачевым, развивал идею ГАЗ-ТК. Вместо конических главных передач ГАЗ-АААА получил более надежные червячные; балансирующая задняя подвеска была сделана по типу грузовой трехоски (ГАЗ-ААА); свободно вращающиеся запасные колеса,

как опорные катки, способствовали преодолению препятствий. Модель была построена в двух экземплярах [17, с. 42–43].

В 1932 году на шасси грузовика ГАЗ-АА был разработан автобус для местного сообщения, получивший индекс ГАЗ-3 (третья модель после грузовой и легковой автомашин), с 1933 года – ГАЗ-03-30. Ведущий конструктор – Николай Иванович Борисов. Деревянный каркас кузова автобуса обшивался металлом. Машина имела две боковые двери и одну заднюю. В салоне располагалось четыре ряда мягких кресел для 17 пассажиров. ГАЗ-03-30, выпускавшийся на заводе в Канавине, стал самым массовым отечественным автобусом довоенного периода. Производство модели было прекращено в 1950 году; всего было собрано 14 809 экземпляров [17, с. 50]. В 1934 году на базе ГАЗ-03-30 был создан штабной автобус. В «штабной части», отделенной от кабины деревянной перегородкой со сдвижной дверью, могло разместиться 8 человек. Здесь имелось два боковых дивана, раскладной рабочий стол, два шкафа. Ведущий конструктор модели – Ю. Н. Сорочкин. В 1934 для штабов РККА было построено 70 таких специальных автобусов. Через два года кузов той же внутренней компоновки устроили на трехосном шасси ГАЗ-ААА. В 1934–1937 годах были подготовлены экспериментальные модели: междугородный автобус ГАЗ-5 (1934 г.), хлебный фургон (1934 г.), санитарный автобус (1935 г.), два образца комфортабельных 13-местных автобусов ГАЗ-13 и ГАЗ-13Б (1935 г.), санитарный автобус ГАЗ-03-32 (1937 г.) [17, с. 52–55]. В 1934 – 1939 годах было построено несколько сотен тягачей с прицепами-кониками для перевозки древесины (ГАЗ-АА лесовоз). В 1936 году был подготовлен один из «автомобильных долгожителей» ГАЗ-410 – «самосвал» грузоподъемностью 1,2 т на шасси моделей АА и ММ. Ведущий конструктор – Яков Иванович Вавилов. Первые партии самосвалов обозначались ГАЗ-С1. Автомобиль имел несложный механизм разгрузки – кузов опрокидывался назад под тяжестью груза (отсюда и еще одно название ГАЗ-410 – «опрокидка»). ГАЗ-410 выпускался на автобусном заводе в Канавине. Всего на ГАЗе было собрано по

1946 г. 7314 автомобилей. После выхода из состава ГАЗа канавинского филиала на этом предприятии до 1950 года была выпущена 13 751 автомашина [17, с. 56–57]. Во второй половине 1930-х годов произошло увеличение семейства автомобилей ГАЗ-АА. В 1937 году появился ГАЗ-АА с шестицилиндровым мотором Dodge D5 (мощностью 76 л.с.). В 1938 году были проведены модернизация ГАЗ-АА за счет нового двигателя ГАЗ-М-1 (50 л.с.), усовершенствование передней подвески и рулевого управления. Модернизированная модель получила индекс ГАЗ-ММ (ведущий конструктор Владимир Михайлович Кудрявцев). Автомобиль выпускался до 1946 года, после чего ГАЗ-ММ поставили на конвейер в Ульяновске [17, с. 58]. В 1938 году на шасси ГАЗ-ММ был налажен серийный выпуск санитарных автомобилей с закрытым кузовом ГАЗ-55 (М-55). Всего до 1950 года было собрано 12 244 экземпляра ГАЗ-55 [17, с. 59].

В 1932 году была подготовлена экспериментальная трехосная модель ГАЗ-НАТИ-30, ставшая прототипом трехосной двухтонки повышенной проходимости ГАЗ-ААА, выпуск которой был подготовлен в 1934 году (ведущий конструктор В.А. Грачев). Трансмиссия представляла собой компактные червячные главные передачи ведущих мостов и демультпликатор. Количество передач: 8 вперед и 2 назад. Задняя подвеска – балансирующая на четырех полуэллиптических рессорах. Производство этой модели было прекращено в 1943 году. Всего выпущено 37 373 трехоски ГАЗ-ААА [17, с. 62]. На шасси ГАЗ-ААА Ижорским механическим заводом были разработаны бронеавтомобили среднего класса: БА-3 (1934–1935 гг.; 168 экз.); БА-6 (1935–1939 гг.; 386 экз.); БА-10 (1939 – 1941 гг.; 3 296 экз.). Две последние модели участвовали в боевых операциях на Дальнем Востоке, в войне с финнами, в Великой Отечественной войне [17, с. 63–65]. На базе ГАЗ-ААА во второй половине 1930-х годов были созданы: штабной автобус ГАЗ-05-193 (1936 г.; до сер. 1943 года собрано 1953 экз.); санитарный автобус ГАЗ-05-194 (в 1936–1937 годах выпущено около 200 машин для РККА); экспериментальный вариант специальной армейской трехоски ГАЗ-31,

оснащенный двигателем ГАЗ-М-1 с бензонасосом (1938г.); экспериментальный санитарно-транспортный бронеавтомобиль БА-22 [17, с. 64-65]. Отдельную группу семейства ГАЗ-АА составили вездеходы: ГАЗ-АА системы Кегресса (1933 г.), четырехосный автомобиль В. В. Данилова (1938 г.), ГАЗ-60 (1939 г.), ГАЗ-60П (1940 г.), ГАЗ-65 (1940 г.), ГАЗ-66 (1940 г.) [17, с. 68-72]. Конструкторами Горьковского автозавода были разработаны газогенераторный и газобаллонные модели семейства ГАЗ-АА: ГАЗ-14 (1935 – 1936 гг.; 45 экз.), ГАЗ-40 (1936 г.; 3 экз.), ГАЗ-НАТИ-Г-14 (1937 – 1938 гг.; 1244 экз.), ГАЗ-42 (1939 – 1946 гг.; 31 956 экз.), ГАЗ-43 (1939 г.), ГАЗ-44 (1939 г.; 130 экз.); ГАЗ-45 (1941 г.) [17, с.76–79].

В 1933 году коллектив конструкторов автозавода (А.М. Кригер, Н.И. Борисов, В.И. Борисов, Г.П. Борисов, Л.И. Белкин, В.И. Подольский, С.М. Приступ, Л.С. Заборовская, Е.В. Васильева, А.Н. Кириллов, И.В. Новоселов, В.А. Крещук, М.В. Смирнов, В.В. Косткин, С.А. Планкин, Ю.И. Духинова Ю.Н. Сорочкин, Н.Г. Мозохин и другие) под руководством В.В. Данилова и А.А. Липгарта (главный конструктор) начал разрабатывать отечественный легковой автомобиль закрытого типа [17, с. 90–91]. В январе 1934 года к XVII партсъезду экспериментальным цехом и техническим отделом ГАЗ был создан первый образец автомобиля М-1 (Молотовец-1)[45].

В новой автомашине изменили шасси (фордовская конструкция оказалась слабой для российских условий), вместо спицованных колес поставили дисковые, установили прочную жесткого типа раму, новую более прочную подвеску на четырех рессорах, лонжероны усиленного профиля. Лонжероны в центре связывались крестообразной поперечной (спереди – иксообразной и прямой для подвески мотора, сзади – двумя прямыми). Благодаря такой конструкции рама не имела перекосов во время езды и обеспечивала долговечность кузова.

Модернизированный четырехцилиндровый карбюраторный двигатель (подача бензина теперь осуществлялась с помощью механического диафрагменного насоса) был форсирован до 52 л. с. Агрегатированный, с

новой коробкой передач, он позволял автомобилю развивать скорость до 105 км/ч. Изящный и просторный автомобиль имел цельнометаллический закрытый четырехдверный кузов типа седан вместимостью пять человек [46]. «Выпуск М-1 вывел производство легковых автомобилей в СССР на более высокий технический уровень», – отмечал А.А. Липгарт [47]. Разработка ГАЗ М-1 ознаменовала собой создание на Горьковском автозаводе советской автомобильной конструкторской школы.

16 марта 1936 года были собраны первые машины М-1. На следующий день «эмки» были представлены руководству страны в Москве. «Иосиф Виссарионович попросил провезти его в машине М-1 по Кремлю. Я взялся за руль, рядом со мной поместился тов. Ворошилов, а товарищ Сталин сел на заднее сиденье. Когда спросили мнение товарища Сталина о М-1, он, подумав, сказал: «Дай Бог каждому такую машину!» – вспоминал А.А. Липгарт [17, с. 91]. «Эмка» выпускалась с 1936 по 1942 год; всего с конвейера ГАЗа сошло 62 888 автомобилей [17, с. 92]. На базе ГАЗ-М-1 были созданы такси; пикап ГАЗ-415 (1939г., 5383 экз.); трехосный пикап ГАЗ-21 (1937 г.); легкие бронеавтомобили БА-20 (1936 г.; БА-20М (1938 г.); выпущено 2013 экз.), ФАИ-М (1938 г.), БА-21 (1937 г.), БА-23 (ЛБ-23) (1939г.); модель трехосного легкового вездехода ГАЗ-25 (1938 г.); ГАЗ-ВМ-НАТИ (1938 г.); пикап ФЗУ (1938 г.); ГАЗ-М-1Г (1938 г.); ГАЗ-11-40 (1938 г.); ГАЗ-11-73 (М-11) (1939 г.); ГАЗ-11-415 (1940 г.); ГАЗ-61-40 (1939 г.) и др. [17, с.100–117].

Резюмируя, можно привести слова заместителя генерального директора ГАЗа Ф.Д. Чинченко, характеризующие трудовой коллектив автозавода на заре его истории: «Нашему Горьковскому автомобильному заводу повезло, потому что его создавало поколение, рожденное в 1900–1912 годах. Это поколение пережило две войны, революцию, два голода. Те семена, которые посеяло это поколение при закладке, строительстве, освоении завода, дали хорошие всходы» [11, с. 16].

Список источников и литературы

1. РГАЭ [Материалы из архива]. – Рос. гос. архив экономики.
2. ЦАНО [Материалы из архива]. – Центр. архив Нижегород. обл.
3. ГОПАНО [Материалы из архива]. – Гос. обществ.-полит. архив Нижегород. обл.
4. Колесникова, Н. В. 80 лет назад / Н. В. Колесникова // Музей истории ОАО «ГАЗ». – Н. Новгород.
5. Горьковский автомобильный завод. 1929–2006. Люди. События. Факты : энцикл. справочник / авт.-сост. В. А. Белов. – Н. Новгород : Кварц, 2006. – 608 с.
6. Автострой: анализ организации строительства Горьковского автозавода / Б. С. Ухов, Н. Д. Аверин, Г. А. Маранс [и др.] ; под ред. М. В. Вавилова [и др.]. – М. ; Л. : ОНТИ НКТП СССР, гл. ред. строит, лит-ры, 1934. – 350 с.
7. История героической борьбы за Нижегородский автозавод : фотоальбом / под ред. П. И. Бураги, Ф. И. Индисова. – Н. Новгород : Автогигант, 1931. – 36 с.
8. Ашавский, И. М. Соцгород Нижегородского автозавода / И. М. Ашавский. – Н. Новгород : ОГИЗ, 1932. – 56 с. : ил.
9. Жуков, Ю. Люди 30-х годов / Ю. Жуков. – М. : Сов. Россия, 1966. – 575 с.
10. Сорокин, В. П. Автобиография / В. П. Сорокин // Музей истории ОАО «ГАЗ».
11. Жулина, С. Н. Автозавод – моя судьба / С. Н. Жулина ; И. Л. Травкина. – Н. Новгород : Печать НН, 2006. – 211 с.
12. Князева, К. Хранитель истории / К. Князева // Автозавод online. – 2012. – № 55.
13. Бусыгин, А. Х. Свершения / А. Х. Бусыгин. – М. : Профиздат, 1972. – 192 с.
14. Фаустов, С. А. Мой рост / С. А. Фаустов ; лит. обработка Г. И. Федорова. – Горький : Обл. изд-во, 1938. – 24 с.
15. Общество и власть : российская провинция. 1930 г. – июнь 1941 г. В 6 т. Т. 2. / сост. А. А. Кулаков, В. В. Смирнов, Л. П. Колодникова. – М. : ИРИ РАН, 2005 – 1152 с.
16. Вдовин, М. Н. Все для Победы! (Очерки истории оборонной промышленности Горьковской области. 1930–1945 гг.) / М. Н. Вдовин, А. М. Горева. – Н. Новгород : Кварц, 2010. – 303 с.
17. Падерин, И. В. ГАЗ 1932–1982. Русские машины / И. В. Падерин. – Краснодар: Gorkyclassic, 2011. – 494 с.
18. Зельберг, Г. М. Дела и люди Автостроя: Воспоминания о начале строительства автозавода / Г. М. Зельберг // Записки краеведов. – Горький, 1981. – С. 22–23.
19. Глушков, В. Н. Воспоминания / В. Н. Глушков // Музей истории ОАО «ГАЗ».
20. Миронов, Б. Н. Социальная история России периода империи (XVIII – начало XX в.). В 2 т. Т. 2. Генезис личности, семьи, гражданского общества,

- демократии и правового государства / Б. Н. Миронов – СПб. : Дмитрий Буланин, 2000. – 548 с.
21. Автогигант. – 1934. – 17 февр.
 22. Два года борьбы за овладение передовой техникой : материалы к отчету парткома автозавода на третьей завод. партконф., дек. 1933 г. // Музей истории ОАО «ГАЗ». – Горький, 1933.
 23. История индустриализации Нижегородского – Горьковского края (1926–1941) ; под ред. Ф. Г. Евграфова, З. К. Звездина, В. П. Фадеева. – Горький : Волго-Вят. кн. изд-во, 1968. – 615 с.
 24. Чарный, М. Осваиваем технику/ М. Чарный // Известия. – 1933. – 10 марта.
 25. Дьяконов, С. С. Стотысячный автомобиль «ГАЗ» / С. С. Дьяконов // Правда. – 1935. – 18 апр.
 26. Горьковский автомобильный / редкол. : И. И. Киселев, В. Я. Доброхотов, А. В. Новиков [и др.] ; науч. ред. В. Я. Доброхотов. – М. : Мысль, 1981. – 303 с.
 27. Осинский, Н. Договор с Фордом / Н. Осинский // Правда. – 1929. – 7 июня.
 28. Горьковский автомобильный : Очерки истории завода / П. Алешина, С. Голиков, А. Гуляев [и др.]. – М. : Профиздат, 1964. – 296 с.
 29. Остин Р. Строя утопию / Р. Остин // Нижегородский музей. – 2006-2009.
 30. Исторический день // Автогигант. – 1931. – 29 апр. – № 105.
 31. История Московского автозавода имени И. А. Лихачева / редкол. : Д. А. Баевский, И. Л. Бачило [и др.]. – М. : Мысль, 1966. – 647 с.
 32. Абрамович, А. Д. Краткий очерк развития автомобильной промышленности и автомобильного транспорта в СССР / А. Д. Абрамович. – М. : НАМИ, 1958. – 29 с.
 33. Калашников, М. Соревнование / М. Калашников // Автогигант. – 1931. – 29 апр.
 34. Федоров, В. Д. Люди новых заводов: Рабочие Нижегородского края в первой пятилетке / В. Д. Федоров. – Горький : Волго-Вят. кн. изд-во, 1981. – 114 с.
 35. Воскресенский, Б. Цифры, которые нужно запомнить и сделать большевистские выводы / Б. Воскресенский // Автогигант. – 1931. – 13 февр.
 36. О партийной и профессиональной работе и подготовке кадров для Нижегородского автостроя : постановление ЦК ВКП(б) // Автогигант. – 1931. – 25 апр.
 37. Юбилей ГАЗ-А // Автозаводец. – 2007. – 5 дек.
 38. Шпотов, Б. М. Генри Форд : жизнь и бизнес / Б. М. Шпотов. – М. : КДУ, 2003. – 384 с.
 39. Шляхтинский, К. «Форд» и Россия: 90 лет сотрудничества / К. Шляхтинский, Д. Юрушкин. – СПб. : [б. и.], 2002.
 40. Читэм, К. Американские автомобили. Автомобили, прославившие Америку / К. Читэм. – М. : АСТ : Астрель, 2007. – 445 с.
 41. Память о нем живет // Автозаводец. – 2008. – № 175.

42. Кулькова, И. Память о нем живет в учениках и автомобилях / И. Кулькова // Автозаводец.– 2008. – 6 июня.
43. Дехтяр, Б. А. Технический музей Андрея Липгарта / Б. А. Дехтяр // Нижегородский музей. – 2011. – № 21. – С.100.
44. «...Мозаичный, ни во что единое не складывающийся дед» //Автозаводец. – 2008. – 4 июня.
45. Первый автомобиль марки «М-1» // Автогигант. – 1934. – 3 февр.
46. Автомобиль ГАЗ М-1 // Автогигант. – 1936. – 25 марта.
47. Липгарт, А. А. Справка о работе ГАЗа им. В. М. Молотова по созданию конструкций грузовых и легковых автомобилей за 1932–1951 гг. / А. А. Липгарт // Музей истории ОАО «ГАЗ».

А. А. Гордин

**Становление и развитие Социалистического города Горьковского
автозавода в 1930-е годы**

Советская индустриализация 1930-х привела к усилению миграционных потоков из сельской местности в города, активизации процессов урбанизации страны. Вместе с промышленными новостройками первой пятилетки росли рабочие города и поселки. Это была типичная картина советской действительности 1930-х годов. Одним из крупнейших градостроительных проектов периода индустриализации в СССР стал Социалистический город Горьковского автозавода. Это уникальный историко-культурный объект мирового значения. Соцгород Автозавода возник, что называется, «с чистого листа», на неосвоенном пространстве. На протяжении всей своей истории Соцгород был относительно замкнутой системой, со своим особым микромиром, спецификой, обусловленной тем, что его жизнедеятельность была напрямую связана с Горьковским автомобильным заводом (ГАЗ). Это был рабочий район. Подготовка и осуществление проекта Соцгорода Горьковского автозавода были одними из самых масштабных в истории не только нашей страны. Прежние формы и методы городского строительства уже не удовлетворяли нужд и запросов социалистического строительства.

В конце 1920-х годов в СССР активно разрабатывались модели будущего общества. Люди, окрыленные революционными идеями, стремились перевернуть сложившиеся представления о системе общественных отношений, быте, семье. Взгляды социалистов-утопистов (Ш.Фурье, Р. Оуэна, Н.Г. Чернышевского), оказавшие огромное влияние на формирование нового мировоззрения, стали воплощаться в жизнь. Советский Союз был крупнейшей экспериментальной площадкой по формированию нового, социалистического микрообщества и человека труда. Жизнь советского трудящегося должна была проходить в новых условиях, которые нашли воплощение в концепции социалистического города. Соцгород при автозаводе должен был представлять

собой новые основы жизни, новые формы бытия. В годы первой пятилетки советскими архитекторами и градостроителями активно разрабатывались модели города будущего (Соцгорода). Это было время наиболее интенсивных градостроительных поисков. Практически впервые в мире советским архитекторам приходилось проектировать в таком масштабе новые города [60, с. 126]. В 1929–1930 годах прошла так называемая «вторая градостроительная дискуссия» (первая – в 1922–1923 годах) о путях развития советского города [60, с. 126]. Обсуждение концепции Соцгорода привлекало широкое общественное внимание. Причем вопрос стоял не только в плоскости поиска новых идей и решения для комфортного расселения людей, а прежде всего создания идеальной системы организации общества. Концепция Соцгорода, по своей сущности, была антропоцентричной. «Социалистический город должен стать организационно-территориальным выражением мощного расцвета новой общественной формации. Речь идет об организации по-новому всего распорядка жизни: труда и производства, культуры, физического и умственного воспитания людей, бытового уклада их жизни, способов отдыха и развлечения, путей максимального раскрытия человеческой личности, всех ее данных», – писал в 1930 году И. Черня [39, с. 22]. Ряд вопросов приобретал огромное значение: в каких условиях будет жить человек, может ли рабочий целиком отдаться делу освоения техники и т.д. Новый город должен быть просторен, благоустроен, богат зеленью, иметь площади, парки, бульвары, где десятки тысяч людей могли бы одновременно отдыхать. Большое внимание в городе будущего уделялось вопросам гармоничного развития детей и молодежи. Город социализма – это город здоровых людей. В новом городе планировалось возвести «цехи здоровья» – стадионы для десятков тысяч трудящихся. Все аспекты будущей урбанистической системы имели одну важнейшую цель – формирование нового типа человека [1, с.10–15]. Вместе с тем комфортное жилье, парки, скверы – вся совокупность элементов Соцгорода – должна была поднять на новый уровень качество жизни человека труда. На повестке дня у советских архитекторов оказались вопросы,

связанные с развитием и функционированием института семьи, вопросы «раскрепощения» женщин от домашнего хозяйства и вовлечения их в производство, вопросы воспитания детей, проведения массовой культурно-просветительской работы, организации общественного питания и многие другие. Как писал советский зодчий Н. А. Ладовский: «Волна идеологического строительства соцгородов была поднята не архитектурными организациями, а «жизнью»... «Жизнь» давала заказы – архитекторы выполняли» [7, с. 21]. Важным моментом в теории градостроительства была «концепция зонального города, сформулированная в 1929 году председателем правительственной комиссии по строительству новых городов Н.А. Милютиным» [5, с. 27]. Он предусматривал деление города в виде параллельных полос, идущих в следующей последовательности зон: железнодорожных путей, производственных и коммунальных предприятий, зеленая (защитная) с шоссейной магистралью, жилая, парковая, молочно-огородных и садовых совхозов. Жилая зона города-линии выходит к реке или озеру [5, с. 28]. Это нашло отражение в разрабатываемых проектах Соцгорода Автозавода. В 1929 году началась работа по его планировке. Основные положения проектировочной программы, предложенные Автостроем, были следующие: город-коммуна рассчитывался на 25 000 жителей (первая очередь) с последующим ростом до 50 000 жителей (вторая очередь)[3, с.32; 4, с.29; 60, с. 159]. Предполагалось полное обобществление быта при обслуживании населения питанием, при воспитании детей, при культурном, санитарном обслуживании и др. «Тов. Никаноров – один из руководителей конкурса – писал в январе 1930 г.: «В самом начале работ по составлению заданий для проектирования рабочего поселка в Автострое была принята установка на создание города-коммуны». Ряд предметов (мясо, сахар, чай, соль, крупа, мука, хлеб и т.п.), частью хозяйственные предметы (посуда, кухонные предметы, игрушки и т.п.) будут обобществлены» [1, с. 19]. «Питание населения централизуется путем организации фабрики-кухни, могущей обслужить полностью все население, причем потребление ее

продукции производится через посредство столовых-буфетов в доме культуры и парке... через помещение приема пищи на заводе... и через столовые-буфеты в домах-коммунах... В столовые-буфеты домов-коммун фабрика-кухня доставляет как готовую продукцию, так и полуфабрикаты» [60, с.159–160]. Поэтому торговая сеть резко сокращалась. В Соцгороде можно было ограничиться одним-двумя универсальными магазинами [1, с.19]. Просветительная работа должна была проводиться в доме культуры и в специальных помещениях домов-коммун [60, с. 160]. Город в основном застраивался такими домами, в которых должны были проживать 24 000 человек. В домах-коммунах предусматривались жилые помещения, столовая-буфет, библиотека, комнаты для собраний, отдыха, рабочие комнаты, хозяйственный и информационный центр, душевые, ванны, уборные, парикмахерская и др. На 300–500 семей должны быть построены дома с индивидуальными квартирами [60, с.160–162]. Каждому жителю необходимо было предоставить комнату (не менее 7 кв. м). Норма площади определялась, исходя из расчета 1 000 руб. стоимости дома-коммуны на одного живущего [4, с.29].

В реализации проекта по созданию «советского Детройта» – Горьковского автозавода – принимали участие две американские компании – автомобильная «Форд» и строительная «Остин». Договоры о сотрудничестве с ними были подписаны в 1929 году [13, с. 11–12; 40; 41, с. 17–18]. Архитектурный проект промышленных объектов Нижегородского автозавода и социалистического города должна была разработать фирма «Остин». Она же должна была вести технадзор за строительством [3, с. 28; 6, 2006. – №7–8, с.89]. Интересно, что на одной из ранних карт местности, найденных в архивах компании «Остин», новый город был назван Остинградом [6, 2006. – №9-10, с.103]. По всей видимости, исходя из договоренностей, первоначальный проект города-автогиганта был выполнен компанией «Остин» (архитектор Кросби) [9, с. 58]. Писатель Н. Кочин приводит мнение инженера Н. П. Розанова: «Это была ошибка, конечно... Нас, русских

инженеров, и рабочую общественность, удивил американец полнейшим непониманием того, что от архитектора ждет советское строительство» [9, с. 58–59]. Американский проект, предполагавший создание «индивидуальных квартир с кухнями» и домов-коммун – «казарм» «с шумливыми коридорами» – был отвергнут [9, с. 58–59].

В 1929–1930 годах прошел закрытый конкурс на проект Соцгорода автозавода. В состав жюри вошли известные советские архитекторы: А. П. Иваницкий, В. Н. Семенов, А. В. Щусев [5, с.39; 60, с.159; 61, с. 84]. Это мероприятие получило широкий общественный резонанс. Проекты Соцгорода на суд общественности представили архитектурные объединения: Московское архитектурное общество (МАО), Ассоциация революционных урбанистов (АРУ), Объединение современных архитекторов (ОСА). Свое видение города будущего было у представителей архитектурных факультетов Московского высшего технического училища (МВТУ), Высшего художественно-технического института (ВХУТЕИИ). Проект фирмы «Остин» также участвовал в конкурсе [5, с.29]. К разработке проекта Автограда был привлечен Цekomбанк [60, с.159].

Авторы проекта бригада АРУ (Г. Крутиков, В. Лавров, В. Попов) предлагали следующую структуру плоскости: «развитие производства намечено вдоль оси, параллельно реке; заданная территория поселка имеет перпендикулярную к указанному направлению ось» [4, с.29]. Жилищная зона делилась на две части: спально-жилищную и общественно-жилищную. Спально-жилищные комплексы комбинировались из небольшой этажности домов. Средний этаж являлся местом общего пользования (буфет, кабины для групповых и индивидуальных занятий и др.), а нижний и верхние этажи – это спальные ячейки. Общественно-жилищные комплексы, состоящие из столовой, зала общих собраний, зала физкультуры, библиотеки, кабин для специальных занятий, хозяйственно-информационных центров, пункта первой помощи, гаража, объединяли своим обслуживанием целые группы спально-жилищных корпусов. Отдельно выделялся детский сектор, имевший свою

систему помещений в зависимости от возраста ребят [4, с.33]. Парк – композиционный центр соцгорода – связывал жилую зону и завод. Соцгород был сориентирован на реку Оку [61, с. 90]. «Весь проект бригады АРУ был мастерским архитектурным воплощением манифеста всех градостроителей 20-30-х годов, мечтавших о создании идеальных промышленных городов по формуле «работа–отдых»» [61, с. 90]. Проект АРУ стал очень популярным как в СССР, так и за рубежом [61, с. 91]. Архитекторы ОСА (М. Синявский, М. Жиров, Н. Красильников, Л. Комарова, Ф. Яловкин) разработали вариант города-линии, в котором предусмотрены жилая, культурная, зеленая зоны, заводская площадка [5, с. 30; 60, с.164]. «Наибольшую часть времени, как считают авторы, человек будет проводить в культурной зоне, которая представляет собой центр научной, культурно-массовой работы и отдыха. Затем следует жилая зона с шестиэтажными домами-коммунами на 2 400 человек каждый и полоса школьных учреждений. Вторая очередь...предполагалась к застройке 16-этажными домами. Проект заслуживал внимания с точки зрения создания ленточной структуры города, которая являлась наиболее прогрессивной в градостроительстве начала XX века» [5, с.30]. Бригада ОСА создала схему пространственной организации «города–трудового коллектива». Авторы предполагали, что в результате «переделки быта» изживет себя семья, а индустриализация производства изменит образ жизни человека [61, с. 88]. «Праздничность будней и содержательные праздники определяли тип этого будущего города-парка» [61, с. 88].

Группа архитекторов МАО (Г. Гольц, М. Кожин, И. Соболев) развивала идею компактного города, в котором улицы и кварталы были сориентированы на промышленное предприятие [5, с. 30]. «Они предлагали принцип шахматного деления территории, разместив на ней шесть крупных жилых кварталов. Внутри каждого имелось по четыре дома-коммуны на 2 000 человек каждый. Дома-коммуны состояли из восьми пятиэтажных жилых корпусов и одного общественного сектора. Детские учреждения были

частично размещены в нижнем этаже, частично вынесены и соединены переходами. Вся композиция застройки подчинена шахматной сетке, направленной с севера на юг» [5, с.30]. Студенты-вхутеиновцы П. Федулов, Н. Терновская, П. Ревякин, В. Калмыков (руководитель арх. Н.А. Ладовский) создали 4 варианта планировки Соцгорода и провели «принцип нюансировки быта в зависимости от различных строительных типов жилья, начиная с небоскреба и кончая кустовой застройкой» [7, с.22].

«Главным в замыслах соцгородов для Н. Ладовского была личность рабочего, его «социально-политическая роль как строителя нового строя» [61, с. 91]. По его мнению, «организация жизни и быта рабочего гораздо сложнее, чем это кажется на неуглубленный взгляд. Разница цеховая, возрастная, физическая, психологическая, старость, инвалидность и т.д. – все это требует различных, а не тождественных форм жилья и, следовательно, вариаций, наиболее легко осуществимых только при свободном комбинировании всех известных и вновь изобретенных строительных типов, причем не сухим, функционально-формалистическим самоограничением и втискиванием сложного организма жизни в жесткие рамки» [7, с. 22–24]. Организация жилья базировалась на принципах полного пространственного расчленения в отдельных корпусах функций сна, общения и воспитания. «В архитектурно-композиционном отношении проводился принцип контрастного нарастания архитектурных рельефов – горизонтального по отношению к вертикальному» [7, с. 24].

В проекте студента В. Калмыкова (ВХУТЕИН) предусматривались различные типы жилья. В центре – жилкомбинаты-небоскребы на 700 человек, запроектированные с увеличивающейся кверху полезной площадью, для максимального использования гигиенических условий жизни на большой высоте (чистота воздуха, свет, изоляция от шума и др.). Обслуживающие помещения блокировались с другой стороны лифтов, изолированных от жилья. За небоскребами шли жилые комбинаты на 1000 человек, имевшие ступенчатую форму для применения застройки коридоров-лестниц, а также

плоские крыши, использовавшиеся под террасы. Корпуса спальных кабин объединялись с общественными помещениями. На периферию выносились кустовая (павильонная) застройка жилых комбинатов на 100–400 человек, состоявших из мелких домов легкой конструкции, в которых проживало 2 человека. Обслуживающие и общественные помещения располагались в отдельных помещениях [7, с. 24–25; 5, с. 36]. Исследователь О. В. Орельская, характеризуя проект МВТУ, подготовленный коллективом из 18 студентов – членов ВОПРА под руководством архитектора А. Г. Мордвинова – отмечает, что «в основе планировки была выполнена схема из трех магистралей, одна из которых имела значение парадной улицы, а две других связывали соцгород с окружающими поселениями и окским берегом. Территория между магистралями разбита на равные прямоугольные участки, занятые кварталами... Все улицы направлены по диагонали к заводу. В центре – парк, который связан с зоной отдыха на берегу Оки... Внутри квартала – два дома-коммуны на 1370 человек, состоящие из семи жилых корпусов, одного культурного блока и двух детских блоков, соединенных между собой переходами по второму этажу» [5, с.39]. Вероятно, в дальнейшем проект МВТУ был подкорректирован.

Жюри одобрило «два варианта проекта студентов МВТУ» [61, с. 85]. 31 марта 1930 года газета «Автогигант» писала, что завершился конкурс на создание проекта социалистического города. После детального рассмотрения проектов рабочей группой конкурса пленум жюри с участием представителей нижегородских организаций и рабочих заводов Большого Нижнего остановился на проекте Московского высшего технического университета (МВТУ), удостоенном первой премии [42]. «В принятом к осуществлению, – отмечала газета «Автогигант», – проекте МВТУ дом-коммуна решен как законченный жилой комбинат общей вместимостью 1000 чел., в который входят жилые кабины на одного человека не менее 9 кв. м, комнаты общего пользования, столовая, читальня, клуб, детский сад и детские ясли. Дом-коммуна ... представляет собой ряд отдельных павильонов длиной в 50 м, в 4

этажа каждый, соединяемых на уровне 2-го этажа утепленными переходами, соединяющими также их с общественной столовой, клубом с одной стороны и детскими яслями и детсадом – с другой... Каждый имеет свою отдельную кабину, причем для семейных имеются большего размера кабины на 2-х и 3-х чел., также имеется возможность соединения отдельных кабин по две через внутренние двери; в то же время проведено полное обобществление быта, не выходя из общего комбината дома-коммуны... Помимо Дворца культуры и Дома Советов, будут построены универмаги, фабрика-кухня, хлебозавод, баня с бассейнами для плавания, больница, школы ФЗУ, политехникум, пожарное депо... спортивные площадки и павильоны... Предположительно при домах-коммунах устройство гаражей для коллективного пользования автомашинами. Дома будут строиться из кирпича с применением экономических облегченных конструкций, используя максимально опыт американской техники» [42]. А. П. Иваницкий, комментируя проект МВТУ, отмечал, что он «разумен, прост и экономичен, организует удачно график движения к заводу и окрестностям, дает основу широкой и вместе с тем четкой организации обобществленного быта » [5, с.39]. В соответствии проектом МВТУ 12 марта 1930 года были окончательно выработаны «Основные положения по проектированию города при автозаводе в Нижнем Новгороде» [61, с. 86]. Таким образом, проект МВТУ был принят для составления окончательного проекта и подготовки рабочих чертежей [62, с. 568].

Принятие проекта МВТУ было встречено «ликованием», так как многие полагали, что советские зодчие «одержали над американцами крупнейшую победу» [43, с. 6]. Но молодые советские архитекторы не смогли разработать конструктивную часть проекта в установленный месячный срок [28, с.17], поэтому проект МВТУ был передан американским специалистам фирмы «Остин» для составления рабочих чертежей [43, с. 6] и «разработки основного проекта» [14]. Всесоюзное автотракторное объединение существенно изменило задание, переданное американцам [28, с.17] – «оставили только 10

домов-коммун, а следующие 20 приказали сделать квартирными... детсады и ясли исключили вовсе» [43, с.7].

Дело в том, что «дома-коммуны чистого вида нашли преждевременными, поэтому шестьдесят процентов всех зданий стали строить с установкой на индивидуальные квартиры» [9, с.61–62]. В итоге проект МВТУ был доработан американскими специалистами «Остин». В 1930–1931 годах проект МВТУ – «Остин и К.» был пересмотрен А. Э. Зильбертом, который в целом оставил прежнюю разбивку кварталов и тип жилья [9, с.62].

Рассмотрим более детально проект соцгорода (МВТУ – «Остин и К.» Зильберта), принятый к исполнению. Соцгород располагался на западе от завода.

В планировке использовалась схема с тремя пересекающимися магистралями и общественным центром на стыке трех функциональных зон: производственной, селитебной и зоны отдыха [5, с.40]. Соцгород отделялся от предприятия широкой полосой «зеленой зоны». Город намечался в составе 12 прямоугольных кварталов – каждый с числом населения 6 000. Линии улиц планировались прямыми и ровными. Первая очередь (ближе к заводу) состояла из 6 кварталов, расположенных попарно. От второй очереди они были отделены площадью, стадионом и малым парком в 14 га. Между первой группой кварталов и заводом были расположены основные коммунальные и пищевые предприятия: хлебозавод, фабрика-кухня, сеть складов, баня, прачечная. К ним примыкал торговый сектор с центральным универмагом. В «зеленой полосе» размещалась центральная поликлиника. Далее шли Дом Советов, пожарной охраной, центральная гостиница, окаймляющие площадь с одной стороны. Центральная часть города – это площадь с Дворцом культуры. Она соединялась с парком и стадионом. В верхней своей части малый стадион переходил в детский парк (с пионерским клубом), который, в свою очередь, стыковался со «школьной линией». В ней располагались детские образовательные учреждения соцгорода. Напротив каждого квартала размещалась школа политехнического типа с мастерскими. Она занимала

участок в 3,6 га. На школьной площадке была организована спортплощадка и разведен огород. Все учебные заведения были соединены между собой в одну линию – «школьную». Первичное звено города – это кварталы из трех секций по десять домов в каждой. Дома располагались в две линии, разделенные бульваром. Это была внутренняя часть квартала, в которой размещались детские сады и ясли. Между секциями квартала был проход. Дома-коммуны представляли собой пять четырехэтажных корпусов, соединенных между собой переходами в один комбинат. В каждом корпусе должны были проживать 200 человек. Общее количество жильцов дома-комбината составляло 1 000 человек. Предполагалось, что на одного жильца будет приходиться 9 кв. м площади. Для семей предусматривалось вселение в несколько комнат, соединенных между собой. Часть комнат имела площадь 13, а на 4 этаже – 23 кв м. Комната (кабина) для одиночек (9 кв.м) была длинной и узкой и напоминала по форме пароходную каюту. В ней устанавливался умывальник с горячей и холодной водой. На каждом этаже размещалось до 30 комнат по обе стороны от коридора, который в середине прерывался и превращался в широкий открытый «салон», где, по мысли проектировщиков, можно было организовать читальню или красный уголок. В одном конце коридора была небольшая кухня, две уборные и ванны с душами для обслуживания всего этажа. Служебных помещений (кладовок, погребов, комнат для стирки мелких вещей) не было предусмотрено. Второй конец коридора соединялся крытыми галереями, ведущими в столовую-клуб. Все функции организации питания предполагалось обобществить. В просторном зале второго этажа столовой-клуба жители комбината должны были получать весь свой дневной рацион питания. Продукты в столовую поступали с фабрики-кухни. Рядом со столовой располагались умывальники и уборные. Весь первый этаж предусматривался для проведения культурно-просветительской работы. Клуб закрытого типа на тысячу человек состоял из большого и светлого физкультурного зала – для организации массовых зарядок. Он же был рассчитан для проведения собраний и просмотра

кинофильмов. При зале размещались душевые кабины, кабинет врача, комната игр. В состав клуба также входили комнаты для проведения занятий в кружках (воинский кружок, политкружок, женский кружок, радиокомната, шахматно-шашечная комната). Отдельное помещение занимала библиотека-передвижка с громкой и тихой читальней. На первом этаже клуба-столовой размещался вестибюль с раздевалкой. К нему примыкали комнаты для почты и сберкасс. В жилом комбинате должны были работать магазин мелкохозяйственных и санитарных предметов, телефон, парикмахерская. Клуб-столовая была обращена к югу, к уличной стороне квартала. С другой стороны (во внутриквартальном бульваре) каждый комбинат был соединен теплым переходом-галереей с яслями и детским садом. В каждом квартале из 30 домов, планировалось построить два жилых комбината (по 5 домов с каждой стороны). Остальные дома квартала – обычного квартирного типа. Они состояли из 36 квартир, двух-, трех- и четырехкомнатных по планировке. На площадке располагалось три квартиры. В дальнейшем предусматривалось, что дома с индивидуальными квартирами будут перестраиваться под дома обобщественного типа. В проекте соцгорода предполагалось, что треть жителей района будет проживать в обобщественном секторе. Поэтому для нормальной жизнедеятельности соцгорода необходимо было построить мощную производственно-техническую базу. Важнейшим ее звеном являлась фабрика-кухня, которая должна была обеспечить питанием население Соцгорода. Предполагалось, что фабрика-кухня будет охватывать 100 % жителей домов-коммун в снабжении дневным рационом питания (проживающих в квартирных домах, – полуфабрикатами). В отношении торговой сети была сохранена установка на минимальный размер необобщественного товарооборота. В каждом квартале предполагалось возвести два магазина предметов широкого потребления и два-три универмага промтоваров для всего города [1, с.15–23].

Автозаводский селитебный район стал организовываться в 1930–1931 годах. 16 мая 1930 года началось официальное строительство Соцгорода

Автозавода. В этот день был заложен первый камень в основание дома-коммуны (сейчас это дом № 2 по пр. Молодежному) [13, с.271]. Программа 1930 года по строительству объектов Соцгорода не была выполнена [1, с. 36]. К концу 1930 года пять домов были готовы к сдаче, пятнадцать – подводились под крышу, закладывались десять новых [8, с.295]. В ноябре-декабре 1930 г. начали заселять первый из домов коммунального типа (по будущему пр. Жданова). Перед жильцами возникло множество бытовых трудностей: проблемы с водой, отоплением и уборными. Второй дом, предназначенный для ИТР автозавода, имел те же проблемы [1, с.36]. «Недостатки проектов домов дополнялись... низким качеством строительных работ... Стены, полы в домах оказались звукопроводными. Двери были сделаны безобразно. Трубопроводы сделаны по наружным стенам комнат. Дома были сырые, неуютные, холодные... И первые дома Соцгорода оказались домами гостинично-казарменного типа, без элементарнейших и обычных удобств. Дома были частично заселены семейными... Наличие одной кухни с небольшой плитой на весь этаж, отсутствие сараев, погребов, помещения для стирки белья – вот что еще больше отягощало жизнь первых жителей Соцгорода... в комнату 9 кв. м поселяли 2–3 человека» [1, с. 36–37]. Котельная и канализация не работали. Бытовые звенья комбината – клуб-столовую и ясли – не строили [1, с.37]. Идея жилых комбинатов как важнейшего звена Соцгорода на практике оказалась нереализованной и дискредитированной. Интерьер в комнатах был более чем скромным. Ф. И. Клибанова отмечала: «Наш дом №3 по улице Жданова был вторым заселенным домом в Соцгороде. В нашей комнатке было не очень тепло, стены отсыревали. Но мы не унывали, не обращали внимания на неорганизованный быт... Мы быстро обставили свое жилье: повесили на окно занавески из марли, получили в ЖКХ стол, два стула и пружинный матрац. Под матрац вместо ножек положили два кирпича, покрыли матрац покрывалом, и с обстановкой было покончено» [11, с.5]. В 1931 году два жилых комбината (10 четырехэтажных домов коммунального типа) вступили

в строй действующих. Их общая жилая площадь составляла 15 000 кв. м. В первом жилом комбинате была возведена столовая-клуб (октябрь 1930 года – май 1931 года, проект компании «Остин») [8, с. 293, 298]. Но с самого начала функционирования этот объект превратился в культурно-просветительское учреждение района. Всего было сооружено три жилых комбината, два из них – без клубов-столовых [8, с.291]. «В 1931 году Пленум ЦК ВКП(б) проанализировал опыт строительства соцгородов в стране и осудил стремление к форсированному преобразованию быта и строительство городов-коммун, и домов-коммун. В Соцгороде Автозавода прекратили их строительство», – отмечает О. В. Орельская [5, с.43].

В 1931 году закончились работы по строительству 20 четырехэтажных домов квартирного типа [8, с.298]. Лаконичностью форм они напоминали дома-коммуны. Боковые фасады зданий, начиная со второго этажа, обрамлялись угловыми балконами, имевшими Г-образную форму. Дома были четырехэтажные, состоящие из трех подъездов, на каждой площадке располагалось по три квартиры. Тогда же были сданы 10 четырехэтажных квартирных домов (по будущему пр. Молотова), заложенных в июле 1930 года [8, с.298]. В 1932 году ввели в эксплуатацию последние дома по будущему пр. Молотова (дома № 22 – № 30) [8, с.309]. Особенности планировки зданий и отсутствие декора придавали домам вид «коробочек» (как их называли жители района в то время) [8, с.446, 24]. Еще одна, четвертая, линия была построена на пр. Кирова. Здесь были привязаны проекты домов, разработанных ИННОРСом (институт норм и стандартов). Они были более комфортабельными, по сравнению с первыми линиями Соцгорода [8, с.292]. Все три «пятка» имели определенные конструктивные отличия. Эта четвертая линия строилась в начале 1930-х годов [8, с.298, 309].

Первые дома Соцгорода, расположившиеся в четыре линии, были лаконичны по своему оформлению. Проспекты Жданова, Молотова и левая часть проспекта Кирова (относительно завода) приобрели вид «строчной застройки». В дальнейшем строительство велось по периметрам отдельных

кварталов, проектировавшихся различными организациями – проектным отделом Автостроя, московскими организациями – Горстройпроектом, архитектурными мастерскими братьев А. и В. Весниных и И. Голосова [64, с. 45; 56, с. 247]. Это привело к тому, что кварталы, обладающие внутри себя «известной целостностью архитектуры, объемного и планировочного решения внутриквартального пространства, оказались мало связаны между собой в ансамбле улиц» [56, с.247].

Уже в конце 1930 года стало ясно, что возводимые каменные дома не смогут обеспечить жильем всех рабочих. ВСНХ и ВАТО приняли решение срочно построить деревянные двухэтажные щитковые и каркасные дома квартирного типа [8, с.292–293]. Темпы строительства щитковых и каркасных домов были ускоренные. За 1931 год было возведено более 150 двухэтажных щитковых, а также 40 каркасных домов [8, с. 298]. Новаторские идеи советских градостроителей расходились с реальностью. Строители автогиганта жили в палатках, землянках, общих бараках, снимали углы в деревнях, расположенных недалеко от заводской площадки. Был огромный дефицит жилой площади.

В 1930–1931 годах возникли первые поселки рабочего района: Адмцентр, Восточный, Американский, Гавань, Западный, Старо-северный. За исключением Американского поселка, они застраивались бараками. Всего за 1930 – 1931 годы было возведено более 130 бараков [8, с.298]. Поселки застраивались без определенного плана, располагались на местах, не требующих каких-либо значительных затрат на подготовительные работы [44, Ф. 2561. Оп. 2.Д.7.Л. 36]. В первое время условия жизни в поселках были «спартанские». С. А. Фаустов, кузнец-стахановец, вспоминая свой приезд на строительную площадку, писал: «...выйдя около маленького, грязного сарая с деревянной платформой, мы понемногу начали разочаровываться. Около станции мы увидели... бараки... Издалека они казались сносными. Но когда мы увидели их вблизи, то невольно спросили себя – как в них жить? Бараки строились из фанеры, от дождей ее покорило, местами она отстала, засыпка

вывалилась... Потом эта страшная, все поглощающая грязь! Ноги в ней тонули чуть не по колено, на сапоги налипало по пуду глины, так что через полчаса мы с трудом волочили ноги, как будто возвращались из дальнего похода. Это первое впечатление было настолько неприятно, что многие из товарищей, приехавших со мной, на другой же день уехали обратно. Я остался...» [10].

Из воспоминаний О. М. Пряничниковой: «Нас поселили в фанерные бараки. Встанешь иногда, а волосы примерзли. Еле-еле отдерешь» [11, с.6]. Д. Г. Гинзбург писал, что когда группа советских специалистов в 1930 году вернулась из Америки на Автозавод, их поселили в бараке Западного поселка. Температура опустилась ниже нуля, и инженеры были вынуждены «сбежать» в единственное выстроенное помещение завода – бытовые будущего кузнечного корпуса. Днем они в нем работали, а ночью спали на своих столах [12]. Особым поселком был Американский (в дальнейшем Приокский), возведенный за период 1930 – 1931 годов и предназначенный для расселения иностранных специалистов, рабочих и частично руководящего звена завода, советских ИТР. В квартирах для иноспециалистов устанавливались раковины, умывальники, ванны [45, Ф.37. Оп.1. Д.18. Л. 4–4об.].

Историк Ж. П. Депретто пишет, что в 4-м квартале 1932 года две трети трудового коллектива проживали на площадке завода, часть – в Горьком, Канавине, Сормове (22 %), в окрестных деревнях (11 %), в отдаленных селениях (от 15 до 50 км) – 1 % [15, с.655]. Распределение жилья зависело от уровня квалификации рабочего (см. табл. 1) [15, с.658], в дальнейшем – и от его трудовой активности.

В 1932 году «положение с жилищами является крайне напряженным... постоянный жилфонд составляет 113 000 кв. м, барачный фонд составляет 85 000 кв. м... совершенно не обеспечены квартирой: ИТР – 262 чел., квалифицированных рабочих – 1283 чел., служащих – 354 чел. Итого: 1913 чел.» [46, с. 500]. В первой половине 1930-х годов разрабатывался проект квартала № 3 (позже названного «бусыгинским» [8, с.302], так как в нем

проживали ударники, передовики производства, которых называли на ГАЗе по фамилии автозаводского кузнеца А. Х. Бусыгина – основоположника стахановского движения в машиностроении.

Таблица 1

Обеспечение жильем кадров, работающих непосредственно на заводе (1932 год)

	Кадры, проживавшие на площадке завода (абсолютное число)	Из них в каменных домах, %	В каркасных стандартных домах, %	В щитковых домах, %	В бараках, %
Рабочие 1-го,2-го,3-го разрядов	4754	19,1	7	26	47,9
Рабочие 4-го,5-го разрядов	2190	27	8	23	32
Рабочие 6-го,7-го, 8-го разрядов	952	44,6	19	24,3	12,1
ИТР	1150	58,2	20	13,8	8

Заместитель начальника УКС ГАЗа Г. М. Сурьянинов отмечал, что первым в этом квартале был спроектирован дом № 2 по пр. Кирова (коллектив УКС ГАЗа – арх. Н. Юргин, Н. П. Дрейзен, Н. П. Розанов, Б. М. Анисимов и др.) [8, с.302] (вероятно, автор имеет в виду по сегодняшней нумерации дом № 4 по пр. Кирова, в 1930-е годы он обозначался как часть корпуса 10а). Дом был 4 –5-этажным с балконами, оригинально оформленными проездами во двор. На первом этаже располагались магазины [8, с.302].

Основное строительство квартала № 3 проводилось в 1935–1938 годах [8, с.302, 325; 5, с. 120]. Но уже в конце 1933 г. произошла закладка двух блоков 13-го корпуса. В конце 1934 – начале 1935 года ввели в эксплуатацию первые три здания квартала (по современной нумерации дома № 11, 7, 3, ул. Комсомольская). В течение 1936 г. завершилось строительство блоков (по современной нумерации – дома № 9, 5, 1, ул. Комсомольская) и 12-го корпуса (по современной нумерации – дом № 16, ул. Лоскутова). В начале 1937 г.

сдали блок «Ф» (по современной нумерации – дом № 17, пр. Октября). К концу 1937 г. был введен в эксплуатацию корпус 10а, состоящий из трех блоков (по современной нумерации дом № 4, пр. Кирова; дом № 14, ул. Лоскутова, дом № 13, пр. Октября). В 1938 г. построен четвертый корпус квартала (по современной нумерации дом № 15, пр. Октября) [16].

На 1 января 1934 года в жилом фонде района было 297,5 тыс. кв. м, при этом удельный вес жилья из камня составлял только 22,2 %. Как отмечалось в отчете Автозаводского райсовета, большую часть барачного фонда к 1934 году составляли бараки общежительного фонда, не удобные для жилья и мало отвечающие требованиям санитарии [44, Ф. 2561.Оп.2.Д.3.Л.11об.]. В 1934 году на одного жителя района приходилось 2,8 кв. м жилой площади [44,Ф.2561.Оп.2.Д.4.Л.7]. В 1935 году жилая застройка Автозавода имела следующий вид: 1) постоянное строительство (Соцгород, Американский поселок, облегченные кварталы (щитки); 2) временные поселки (Восточный, Адмцентр, Западный, Новозападный, Гавань, поселок Водозабор, Северный, Новосеверный поселок РЖСКТ и Гужобоз); деревни (Монастырка, Малышево, Карповка, Гнилицы, Стригино) [44, Ф. 2561.Оп.2.Д.7.Л.36 об., 40].

Интересно отметить, что уже в 1934 году дома первой очереди Автозавода воспринимались жителями района как несоответствующие облику города будущего [17].

Еще в 1931 году было принято решение об изменении генерального плана Соцгорода. В октябре 1931 года к проектировочным работам был привлечен «Стандартгорпроект», с которым Автострой заключил договор на последующую планировку Автозаводского городского района. Разработанный в 1932 году Горстройпроектом («Стандартгорпроект») эскизный проект планировки Автозаводского района был снят с рассмотрения СНК РСФСР ввиду последовавшего 21 августа 1933 года Постановления СНК Союза о расширении проектной мощности Автозавода с 140 000 до 300 000 машин в год [44, Ф. 2561. Оп. 2. Д. 7. Л. 5; 64, с.17].

В 1933 году группа «Стандартгорпроект» (Горстройпроекта) под руководством главного архитектора Д. С. Меерсона приступила к планировке Соцгорода Автозавода на 125 000 чел. [5, с.43]. Постановлением СНК РСФСР от 20 сентября 1933 года в связи с расширением производственных мощностей завода было предложено НКТП представить новую схему планировки города при Автозаводе [44, Ф.2561. Оп.2. Д.7. Л.5об.]. 8 и 10 февраля 1935 года составленная Горстройпроектом новая схема распределения территории Автозаводского селитебного района была одобрена на заседании бюро Главного архитектора НКТП и в НТС Наркомхоза РСФСР и принята как основа для составления генпроекта Автогорода [44, Ф. 2561. Оп.2. Д.7. Л.5 об.].

2 июля 1935 года схема распределения территории была принята Горьковским крайисполкомом. На совещании предлагалось «работу по составлению генерального плана вести с расчетом полного окончания его к 1 ноября 1935 года» [44, Ф.2561.Оп.2.Д.7.Л.5об.]. Предварительная схема была одобрена экспертной комиссией сектора планировки ВСНХ при ЦИК Союза и Бюро Главного архитектора НКТП на совещаниях 27 сентября и 3 октября 1935 года [Там же]. В 1936 году СНК РСФСР рассмотрел и утвердил проект и схему детальной планировки Соцгорода Автозавода [8, с.312].

В проекте планирования Автозаводского района г. Горького (1936 год) были сохранены принципы функционального зонирования территории и комплексного обслуживания населения. Он учитывал ранее принятую к исполнению градостроительную концепцию. По этому проекту Автозаводский селитебный район с населением 260 000 человек разбивался на пять культурно-бытовых районов, тяготеющих каждый к своему центру и имеющих в своих границах учреждения всех видов обслуживания. Свободные территории между селитебным районом и заводской площадкой были намечены для организации пояса зеленых насаждений вокруг города и устройства подсобных огородных хозяйств. Планом предусматривалось два типа строительства. Первый – капитальная застройка. Она подразумевала

возведение 5-этажных многоквартирных домов с полным внутренним благоустройством. В прибрежной полосе кварталов, а также в кварталах вблизи городского парка проектировалось 6-этажное строительство. Второй тип застройки – индивидуальные поселки, состоящие из 1-этажных и частично 2-этажных деревянных 2-квартирных домов, рассчитанных на две семьи. Садово-парковая зона должна была составлять почти четверть от общей площади района (включая заводскую территорию). В Соцгороде планировалось создать разветвленную сеть культурно-просветительных учреждений. Особое внимание в проекте Соцгорода уделялось развитию физкультуры и спорта. Планом предусматривалось динамичное развитие города до 1955 года [44, Ф.2561. Оп.2. Д.9. Л. 6-14]. Однако война с фашистской Германией не позволила реализовать эту интересную градостроительную концепцию на практике.

На 1935–1941 годы приходится следующий этап в процессе градостроительного развития Автозавода. В сер. 1930-х годов закладывается квартал № 8 с так называемым радиусным домом (архитекторы Н. С. Полюдов и Н.А. Красильников, работавшие в архитектурной мастерской братьев Весниных). Жилое здание, построенное в форме вогнутой дуги, резко выделялось оригинальностью своей композиции. Жилой квартал № 8 с радиусным домом, возведенным в 1935–1937 годах, является сегодня памятником федерального значения [5, с.114; 18, с.56]. Во второй половине 1930-х годов был возведен квартал № 4 – «серо-бусыгинский». Проект разрабатывала московская мастерская профессора И. А. Голосова. Квартал № 4 отличается монументальностью форм и строгостью композиции [5, с.118].

В 1938–1939 годах начинается очередная «ревизия» проектов, по которым уже были построены и продолжали возводиться жилые комплексы в Соцгороде. В «Отчете Автозаводского райсовета о работе за 1934–1938 годы (к выборам в местные советы в 1939 году)» отмечалось, что в результате подрывной деятельности «врагов народа, бухаринско-троцкистского

охвостья» в жилищном строительстве района был допущен ряд просчетов: слабое использование нижних этажей многоэтажных домов под помещения для обслуживания повседневных нужд населения (пошивочные мастерские, ремонтные и т.д.); большое количество 4- и 5- комнатных квартир; многоэтажное строительство, что замедляло сдачу нижних этажей в эксплуатацию, балкономания и другие ненужные «излишества». Но, несмотря на «критику», никаких конкретных решений в отношении изменения архитектурной композиции строящихся жилых комплексов не было принято. На 1 января 1939 года жилой фонд района вырос до 509,8 тыс. кв. м (удельный вес каменного – 27,5 %) [44, Ф.2561. Оп. 2. Д. 3. Л.11–12]. Постепенно сокращался фонд «общежительного» типа – бараки из общежитий переоборудовали под «индивидуальные» комнаты. К лету 1939 года на Автозаводе насчитывалось только 40 барачков-общежитий. Жилая площадь на одного человека составляла 4 кв. м [44, Ф.2561. Оп. 2. Д. 3. Л.11–12.]. Одновременно с жилыми массивами шло проектирование и сооружение коммунальных и бытовых служб Соцгорода Автозавода: фабрики-кухни, хлебозавод, бани, прачечная, школы. В 1930-е годы в районе были построены Центральный клуб Соцгорода (столовая-клуб первого дома-коммуны), киноконцертный зал (ККЗ), универмаг, станция «Счастливая» детской железной дороги.

В годы первых пятилеток Автозавод стал одной из самых масштабных в стране экспериментальных площадок по созданию новой концепции города. Впервые не только в российской, но и в мировой истории в градостроительной теории и практике в широком формате был поставлен вопрос о влиянии городской среды на образ жизни человека. На протяжении 1930-х годов проект Соцгорода претерпевал неоднократные изменения: от концепции города-коммуны, ориентированной на полное обобществление быта, до традиционной городской системы, сохранившей индивидуально-семейный принцип организации жизни. Уже с первых лет реализации на Автозаводе новой градостроительной парадигмы «кабинетные идеи» входили в острое

противоречие с действительностью, что в конечном итоге отражалось на облике Соцгорода.

В 1930-е годы транспортный вопрос оставался одним из наиболее сложных на Автозаводе. Сообщение промышленного района с «большой землей» осуществлялось по грунтовой (позже – шоссейной) дороге, железнодорожной ветке и сезонной водной магистрали по реке Оке. Еще с момента строительства завода появились трудности в обеспечении транспортом рабочих и инженеров. «Транспортные условия для обслуживания рабочих окружающих мест чрезвычайно скверные и не способствуют сохранности кадров на заводе» [15, с.655]. Люди, проживавшие вне заводской площадки, должны были тратить 2–6 часов ежедневно на дорогу [15, с.655]. С 1933 года в районе было открыто движение трамвая. Если в 1933 г. было перевезено пассажиров 3 263 800 человек, то в 1936 году – уже 15 487 100 человек. Длина трамвайных путей в однопутном исчислении составляла 17,8 км (1937 год) [44, Ф.2561. Оп.2. Д.1. Л.2]. В 1939 году внутри района осуществлялось движение по маршрутам: Соцгород – Северный поселок, Соцгород – Американский поселок и ГАЗ – Гнилицы; было открыто трамвайное движение Соцгород – Стригино, заканчивалось строительство путей до пос. Гнилицы. Автобусный парк на 1-е января 1939 года составлял 40 единиц [44, Ф.2561. Оп.2. Д. 3. Л.2 об.; 9 об.].

Острейшим вопросом для руководителей завода и района являлась проблема развития банно-прачечного хозяйства. С учетом того, что значительная часть автозаводцев проживала в бараках, вопросы личной гигиены имели актуальный характер. Положение осложнялось и тем, что на предприятии в душевых отдельных цехов стали размещать различные службы. В 1934 году в инструментальном цехе на 2-м этаже ликвидировали бытовые устройства: умывальни, души, уборные. На их месте строятся комнаты-клетушки, буфеты, кабинеты. Объясняют это тем, что душ работает редко, его не удается наладить, поэтому его закрыли, а помещение отдали под буфет [20]. В 1938 году в районе действовало три бани с пропускной

способностью в час 566 мест [44, Ф.2561. Оп.2. Д.3. Л.13]. Неудовлетворительно был разрешен вопрос обслуживания населения прачечными. Имеющегося при прачечной Соцгорода отделения с пропускной способностью за 8 часов 250 кг белья было недостаточно, назрела необходимость пустить как минимум еще две самостоятельных прачечных (пос. Строителей и район Американского поселка) [44, Ф.2561.Оп.2.Д.3.Л.13].

В начале 1930-х годов резко обострилась ситуация с обеспечением населения потребительскими товарами. Все имеющиеся ресурсы власть направляла на развитие промышленного сектора страны, и прямым следствием индустриализации стало резкое снижение уровня жизни советских людей [47, с.536]. Это была цена, которую платил народ за промышленный рывок в будущее. В 1928–1929 годах государство в условиях хлебозаготовительного кризиса приступило к введению нормированного снабжения населения по карточкам [21, с. 94–95]. В ее основе лежал классово-производственный принцип [48, с.238]. «В конце 1930 года были установлены списки городов и категории трудящихся. Всего было выделено три списка и сверх того особый список, в который были включены Москва, Ленинград, Донбасс, Баку, а также некоторые предприятия оборонного значения» [48, с.238]. В рамках каждого списка все население подразделялось на рабочих и другие категории населения. Рабочие делились на группу «А» – индустриальные рабочие – и группу «Б» – прочие лица физического труда [48, с.238]. Третью, низшую группу составляли служащие. Еще одна группа была представлена детьми (возрастной ценз – 14 лет) [21, с.125]. Е.А.Осокина, анализируя принципы, заложенные в карточной системе, отмечает, что в снабжении «лезвие стратификации» проходило не между классами (рабочих, служащих, интеллигенции, военных), «а внутри них, рассекая классы на множество групп», создавая определенные в рамках этих классов группы [21, с.135]. «В большинстве городов рабочие получали продовольственные карточки в отделе снабжения, предъявив справку с

места жительства или с работы» [57, с.314]. Каковы же были нормы снабжения? Приведем частичную выборку из исследования Е. А. Осокиной (см. табл. 2) [21, с.329].

Таблица 2

Нормы снабжения на 1931 год (в кг на человека)*

Продукты	Особый список		I список		II список		III список	
	1	2	1	2	1	2	1	2
Хлеб	0,8	0,4	0,8	0,4	0,8	0,4	0,75	0,35
Мясо	4,4	2,2	2,6	1,3	1	1	-	-
Рыба	2,5	2	2	1,4	2	1	-	-

* По хлебу – дневные, остальные – месячные нормы. По каждому списку приведены нормы рабочих (1), нормы служащих и членов семей рабочих и служащих (2). Прочерк – группа не получает продукт.

Важное значение в снабжении приобрели закрытые рабочие кооперативы (ЗРК) и отделы рабочего снабжения (ОРСы). «Стержнем карточной системы являлся крайний индустриальный прагматизм... Карточки выдавались только тем, кто трудился в государственном секторе экономики... а также их иждивенцам», – пишет Е. А. Осокина [21, с.123]. «Государство поставило перед промышленными предприятиями сложную задачу. В отличие от капиталистических предприятий, на которых социально-бытовое обслуживание и снабжение питанием не предполагалось, советские предприятия взяли на себя широкий круг обязанностей», – отмечает В. З. Голдман [57, с.298]. Трудовой коллектив Автозавода (совместно с «Красным Сормово») пользовался приоритетным положением в области снабжения в регионе [15, с.653].

В 1932 и 1933 годах продовольственное обеспечение рабочих с начала первой пятилетки было наихудшим [15, с.652]. Трудности возникали с получением товаров. На общезаводской рабочей конференции 26 февраля 1932 года Кузнецов отмечал: «...у нас отвратительное рабочее снабжение», «рабочие нашего завода прескверно обеспечиваются продуктами питания и промтоварами». Необходимо, чтобы «каждый наш рабочий в ларьке, магазине мог получить то, что ему полагается, по той норме, которая

отпускается нам Наркомснабом». Причем норма отпуска такая, которую не получает ни один рабочий из предприятий Нижегородского края, но «эта норма не доходит до рабочего» [45, Ф.37. Оп.1. Д.12. Л.13–14]. Такие «кавалерийские атаки» на общепит, АЗРК и ОРС не давали эффективных результатов. В условиях дефицита продуктов особое значение приобретало централизованное питание в заводских столовых. Перестройка общественного питания в условиях карточной системы была поставлена в прямую зависимость от результатов работы и ее значения [23]. В целях улучшения выполнения производственной программы на ГАЗе в 1933 году был организован магазин на 500 человек, которым имел право пользоваться лучший цех, перевыполнявший программу [23]. В 1932 году дифференцированного питания почти не было, а с I квартала 1933 года все столующиеся были разделены на группы: ИТР, ударники, кадровые, МОП, с подразделением на горячие, холодные и горячие вредные цеха с особыми нормами продуктов для каждой группы. Рабочие на особо тяжелых работах (заливщики, вагранщики) получали дополнительное питание – завтраки [23]. Для всех групп усиленного питания хлеб выдавался в повышенной норме: группе усиленного питания – 300 г, занятым на особо тяжелых работах – 400 г вместо 225 г, выдаваемых остальным. Причем за счет дотации заводоуправления цены для этих групп были снижены на 20 – 25 % [23]. В июле 1933 года охваченных общественным питанием было 31 892 человека, в ноябре – 44 212 человек (увеличение по сравнению с 1932 годом в два раза) [23]. В. З. Голдман справедливо пишет, что «щи были основным блюдом в любой столовой» [57, с. 298]. Ю.А. Жуков, работавший на автозаводе, вспоминал: «Официальный рабочий день давно закончился, штамповочный цех опустел. Только здесь, у непослушного прессы, продолжались упорные попытки заставить упрямую машину работать. <...> Американцы проголодались, дожидаясь, пока мы закончим. Один из них открыл чемоданчик, в котором лежал белый хлеб и железная коробка с маслом. Мы были голодные, и у меня закружилась голова при виде этого

редкого по тем временам богатства» [25, с.49]. На заводе была создана собственная продовольственная база. Но урожай 1932 года в коопхозе автозаводского ЗРК был настолько мизерным, что не покрыл весенних затрат на семена. В 1933 году он был более богатым (собрали картофеля 4 480 т, овощей – 5 184 т, капусты – 3 000 т). Эти продукты пошли в заводские столовые и детские учреждения предприятия [23]. Людям приходилось надеяться на себя. Вчерашние крестьяне, быстро сориентировавшись в обстановке, стали разводить в сараях, выросших рядом с каменными домами и бараками, живность (кур, коз, коров). Еще одним источником получения продуктов для рабочих был так называемый «колхозный рынок». Е. А. Осокина, раскрывая общесоюзную картину, отмечает, что в питании рабочих он обеспечивал от 50 до 80 % картофеля, молока, яиц, сала, сливочного масла, 20–30% мяса, крупы, муки и др. [21, с. 202].

На ноябрьском Пленуме ЦК 1934 года И. В. Сталин заявил об отмене карточек на хлеб [21, с. 232]. После известия об убийстве С. М. Кирова и грандиозных траурных мероприятий было принято Постановление СНК СССР от 7 декабря 1934 года «Об отмене карточной системы по печеному хлебу, муке и крупе и системе отоваривания хлебом технических культур», в соответствии с которым карточки отменялись с 1 января 1935 года [59]. С 1 октября 1935 года Постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 25 сентября 1935 года «О снижении цен на хлеб и отмене карточной системы на мясо, рыбу, сахар, жиры и картофель» отменялись карточки на мясные, рыбные и другие продукты [58], а с 1 января 1936 года – и карточки на непродовольственные товары [21, с. 242]. С отменой карточной системы главной задачей в системе снабжения стало приближение товаров широкого потребления и повседневного спроса к потребителю путем расширения сети магазинов, ларьков, палаток. С 1933 по 1938 год в поселках построено 17 магазинов. В 1937 году в районе были только временно построенные магазины (засыпушки). Кроме того, к 20-летию Октябрьской социалистической революции построен и пущен в эксплуатацию Центральный промтоварный

универмаг [44, ГУ ЦАНО. Ф.2561. Оп.2. Д.3. Л.22об.] Наблюдался значительный рост товарооборота в промышленном районе (см. табл. 3) [Там же. Л. 23 об.].

Таблица 3

Общий товарооборот по товарным группам

Наименование групп товаров	1933 г.	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1938 г.	1 пол. 1939 г.	%
Промтовары	12 863,3	31 844,0	27 895,0	36 063,0	65 847,2	36 572,0	102,7
Продтовары	21 748,8	34 552,0	62 496,0	88 518,0	121 905,1	65 880,1	103,3
Всего	35 572,0	66 396,0	90 391,0	124 581,0	187 752,3	102 452,1	103,1

Во второй половине 1930-х годов произошло увеличение потребления продтоваров, по сравнению с началом 1930-х годов, в 2,5 раза (см. табл. 4) [Там же. Л.23 об, 24].

Таблица 4

Рост потребления продуктов на одного человека в ценностном выражении (в руб.)

№ п/п	Наименование	1933 г.	1938 г.	Во сколько раз увеличилось
1	Всего продтоваров	378,9	973,6	2,5
2	В том числе Мука, крупа, макароны	29,8	61,5	2,0
3	Хлеб и хлебобулочные изделия	68,1	291,0	4,3
4	Мясо и мясколбасные изделия	34,6	104,8	3,0
5	Жиры	25,8	83,6	3,2
6	Рыба	24,4	39,3	1,6
7	Картофель и овощи	55,9	72,8	1,3
8	Сахар	43,0	62,0	1,4
9	Кондитерские изделия	29,3	63,6	2,2
10	Прочие продтовары	68,0	195,0	2,9

Цены на рынках были достаточно высокими. Приведем выборку на 25 января 1937 года: молоко – 1 руб. 70 коп. (1 кг), картофель – 50 коп. (1 кг), творог – 4 руб. (1 кг), говядина – 7 руб. 50 коп. (1 кг) [44, Ф. 6191.Оп.1.Д.3.Л.39 об.]. В январе 1937 года средняя зарплата рабочих на

Автозаводе составляла 256 руб. [44, Ф. 6191. Оп.1. Д.3. Л. 41об.]. За период с 1932 по 1939 год наблюдался рост зарплаты рабочих (табл. 5) [26].

Таблица 5

Зарплата рабочего Горьковского автозавода (1932–1939 гг.)

Годы	За год, руб.	Динамика, %
1932	2112	100
1933	2099	99,4
1934	2291	108,4
1935	2722	128,9
1936	3130	148,2
1937	3295	156
1938	3978	188,3
1939	4377	207,3

С учетом роста индекса цен реальный доход рабочих Автозавода был ниже роста их зарплаты. Для сравнения возьмем выборку цен на продукты на автозаводском рынке за январь 1940 года: молоко – 4 руб. (1 л), картофель – 3 руб. (1 кг), творог – 13 руб. (1 кг) [44, Ф.2561. Оп.2.Д.14.Л.25]. Итак, рост цен на продукты в 1940 – 1941 гг., по сравнению с 1937 г., произошёл в два и более раз, при этом зарплата за тот же период увеличилась примерно в 1,1 раза. Кроме того, от товарного дефицита, хотя, безусловно, он был намного ниже нач. 1930-х годов, к концу десятилетия так и не удалось избавиться. Очереди в магазины были обычным явлением в жизни Автозавода в предвоенный период. «Торговые организации очереди не могут изжить, есть случаи, когда в очередях жены рабочих преждевременно рожают, нужно это изжить» (1938 г.) [49, с.245]. 15 апреля 1940 года инженер В. А. Лапшин записал в дневнике: «Резко растут цены на рынке. Кило свинины сегодня 35 рублей. Яички – 18 рублей за десяток. Говорят, что и государственные цены повышаются. Например, сахар – 11 рублей, кило [сливочное] масло – 28 руб., и ограничивается отпуск в одни руки. Но в магазинах пока что ничего нет. Покупаем все на рынке» [50, с.798]. Таким образом, следует отметить, что к концу 1930-х годов так и не удалось преодолеть трудности в области снабжения населения товарами.

Еще на этапе строительства начала формироваться система здравоохранения завода. В декабре 1929 года было принято постановление ЦК ВКП (б) «О медицинском обслуживании рабочих и крестьян», в соответствии с которым требовалось улучшить систему здравоохранения и расширить медицинскую помощь трудящимся [48, с.246].

С чего же начиналась история системы здравоохранения на Автозаводе? «Два месяца тому назад, – писала газета «Автогигант» (26 июня 1930 г.), – на Автострое работал всего один врач... маленькая комнатка в административном центре служила кабинетом доктора, перевязочной, операционной и дежурной. У входа в эту комнату на полу без скамеек сидели и лежали 50 человек больных, ждавших своей очереди попасть к врачу. Ощущался сильный недостаток медикаментов, перевязочных материалов и необходимого оборудования» [51]. Летом 1930 года была организована амбулатория, располагавшаяся на хоздворе – самом населенном пункте строительства. Амбулатория размещалась в бараке и имела три кабинета для врачей, перевязочную и ожидальню. Ежедневно амбулатория обслуживала от 150 до 200 человек [51].

Положение с медицинским обслуживанием населения было крайне тяжелым. «В маленьких клетушках амбулатории продолжают ютиться тысячи рабочих. Рабочий должен целыми днями сидеть в таких конурах, что осенью или зимою будет совершенно невозможно», – отмечал заведующий здравотделом Автостроя И. Н. Бессонов на Первой районной партийной конференции (10 августа 1931 года) [45, Ф.37.Оп.1.Д.3.Л.2]. Каждый день с Автостроя приходилось отправлять десятки людей в Канавино в больницу. Тяжелое положение сложилось с обеспечением жильем медицинского персонала (из 63 врачей имеют минимальную жилплощадь 6 врачей, «остальные работают наездом») [45, Ф.37.Оп.1.Д.3.Л.3].

Осенью 1931 года ситуация обострилась. 17 сентября 1931 года И. Н. Бессонов сообщал парткому Автозавода, что, несмотря на неоднократные предложения райкома ВКП (б), постановление ВСНХ от 31 августа и

директиву крайисполкома о немедленном предоставлении для развертывания больниц и оборудования 39 и 40 барачных не были представлены. Настоящее положение в медобслуживании с наступлением осеннего времени создало тяжелую ситуацию. В силу отсутствия стационара на Автозаводе и переполнения краевой и городских больниц было невозможно госпитализировать даже тяжелобольных. При брюшном тифе на Автозаводе и отдельных случаях сыпного тифа возникала прямая угроза развития сыпного тифа. Положение усложнялось тем, что изопромпункт, на котором проводилась санитарная обработка всех поступающих рабочих, был закрыт [45, Ф.37. Оп.1. Д.17. Л.59].

В 1932 – 1933 годах положение в области здравоохранения оставалось сложным. Несмотря на быстрый рост работающих на автозаводе (1931 год – 42 000 чел., на 1 января 1933 – 55 000), состояние медико-санитарного обслуживания было крайне неудовлетворительное» [44, Ф. 2435. Оп. 1. Д. 71. Л. 28]. В 1932 году на Автозаводе было 2 лечебных учреждения, в которых работали 54 врача [52, с.91]. Лечебные заведения размещались во временных, мало приспособленных помещениях, где не было канализации и снабжения водой. Сами помещения находились в антисанитарном состоянии. Другая часть лечебных заведений размещалась в каменных домах, предназначенных для жилья рабочих и не приспособленных для лечебных целей [44, Ф.2435.Оп.1.Д.71.Л.28]. К весне 1933 года начатая в 1932 году поликлиника, подлежащая сдаче в IV квартале 1933 года, доведена до 52 %, а центральный медпункт – до 38 %. Для больничных корпусов были вырыты котлованы и частично возведен фундамент [Там же]. В 1933 году больничная сеть района состояла из 340 коек, амбулаторное лечение проходило через участковые амбулатории барачного типа, находившиеся на Восточном и Западном поселках. Ситуация заметно улучшилась в 1934 году. Как отмечалось в документах, с 1934 года сдана в эксплуатацию «краса, гордость Горьковской области – райдиспансер-гигант» с пропускной способностью в две смены до 3 000 чел. Райдиспансер и заводская поликлиника по оборудованию и

лечению квалифицированных специалистов занимали одно из первых мест, и не только по Горьковскому краю» [44, Ф.2561. Оп.2. Д.1. Л.4]. Медработниками проводилась большая работа по борьбе с эпидемиями. В 1934 году в районе был зафиксирован последний случай оспы, на 90 % снижена заболеваемость сыпным тифом (к 1939 г.), значительно снизилась смертность от кори [Там же. Л.36].

В 1937 году в районе работали 15 здравпунктов, 13 учреждений амбулаторно-поликлинического обслуживания, 4 – стационарного врачебного обслуживания (в них насчитывалось 746 коек, в том числе родильных – 165). В течение года было обслужено 8769 больных [44, Ф. 6191. Оп.1. Д.3.Л. 44 об, 45]. В 1938 году численность врачей достигла 142 (58,7 % штатных единиц). Недостаток компенсировался совместительством врачей на двух и более должностях. По хирургии, психиатрии, женской урологии штатными консультантами работали проф. Березов, доц. Метельников и другие. Средний медперсонал увеличился до 461 чел. (65 % от плана) [44, Ф.2561. Оп. 2. Д. 3.Л. 35об]. В 1940 году на Автозаводе действовали 7 лечебных учреждений (больниц – 6, роддомов – 1, с числом больничных коек 833), кроме того, 3 фельдшерских и акушерских пункта, 17 амбулаторий и поликлиник, 6 зубо врачебных кабинетов, тубдиспансер, венерологический диспансер, дезпункт, малярийная станция, 5 аптек, 9 детских и женских консультаций. В районе работали 129 врачей, кроме того, вели практику 15 зубных врачей, число среднего медперсонала составляло 511 человек [52, с.91; 44, Ф.2561. Оп.2.Д.14. Л.44–45]. Динамично развивалась в промышленном районе сеть яслей. Если в 1932 г. работало 2 яслей (170 мест), то в 1940 году – 13 (1 445 мест) [52, с. 90]. В 1932 году на Автозаводе работало 12 детсадов (на 1090 мест), в 1940 году – 28 (на 2700 мест) [52, с.90].

На Автозаводе проводилась большая работа по борьбе с малярией. Болотистая местность района с обилием комаров создавала серьезную опасность для массового заражения малярией. В 1933 году было зафиксировано 1 810 случаев заболевания малярией, в 1934 году – 3 572

случая. В сентябре 1934 года заместитель начальника управления НКВД СССР по Горьковской области Абугов констатировал, что «противомалярийная работа, в том числе работа по «нефтеванию» заболоченных мест, до последнего времени на Автозаводе проводится явно неудовлетворительными темпами» [46, с.520]. Широкую деятельность развернула малярийная станция (заведующий Акимов). Под руководством инженера А. Н. Бронникова шло осушение болот в районе [29]. Острым оставалось положение с брюшным тифом и скарлатиной. В январе 1938 года на Автозаводе была зафиксирована вспышка брюшного тифа (32 случая), а в декабре 1938 г. за помощью обратились 543 заболевших скарлатиной, пришлось дополнительно развернуть 400 коек [30, с.26–27].

Если в 1932 году в Автозаводском районе проживали 41 800 человек, то к началу 1941 года – около 135 000 человек [44, Ф. 2561. Оп. 2. Д. 14.Л.7; 52, с. 90].

В процессе формирования нового человека труда (советского трудящегося) важная роль отводилась культурно-просветительной работе. Именно приобщение вчерашних малограмотных крестьян к образцам мировой художественной культуры и произведениям советских деятелей культуры и искусства выступало одним из главных механизмов в воспитании советского рабочего, который должен быть образован и просвещен.

Прежде всего особое внимание уделялось проблеме ликвидации безграмотности. С 1930 по 1937 год в районе было обучено 16 491 неграмотных и малограмотных. В 1937 году в школах и кружках в районе обучалось 1 750 неграмотных и 2 258 малограмотных [24]. Многие из них получили среднее образование, работали мастерами, техниками. Работница Большакова пришла в кузнечный цех необразованной. После школы она окончила курсы и стала мастером обрезающего участка. Чернорабочий Клементьев не умел ни писать, ни читать, а после школы стал работать в кузовном цехе наладчиком, увлекся чтением произведений русских и мировых писателей [24].

В районе шел быстрый рост школ. Если в 1930–1931 годах в районе была одна школа [24], то в 1939 году – уже 30 (табл. 6) [44, Ф.2561.Оп. 2. Д. 3.Л.31 – 31 об].

Таблица 6

Рост школ в Автозаводском районе

Типы школ	1934 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.	1938 г.	1939 г.
Начальные	12	16	16	18	16	15
Средние и неполно-средние	6	8	10	11	14	15
Всего	18	24	26	29	30	30

Количество учащихся начальных, неполных средних и средних школ в районе выросло с 9 451 в 1935 году до 16 382 человек в 1939 году (см. табл. 7)[Там же].

Таблица 7

Количество школьников в Автозаводском районе

Год	Количество обучаемых
1935	9 451
1936	10 786
1937	13 600
1938	15 695
1939	16 382

В 1934 году на одного школьника выделялось 199 руб., в 1938 году – 233 руб. [Там же. Л.32]. Важной особенностью 1930-х годов стало то, что именно в это время происходит активное изменение функций семьи, связанных с воспитанием детей и передачей им трудовых навыков, которые семья начала делить со специализированными детскими учреждениями (яслями, детскими садами, школами).

Большую просветительскую работу проводила библиотека автозавода, которая начала формироваться в 1930–1931 годах. 11 ноября 1930 года на библиотечную работу на автозавод была направлена заведующей библиотекой Нижегородского краевого отдела профсоюза строительных

рабочих Г. А. Сергеева [41, с.293]. Первоначально библиотека состояла из двух ящиков книг в вестибюле заводского комитета профсоюза. Потом ей передали две комнаты в нижнем этаже заводского клуба, в них расположились шесть стеллажей и два стола для читателей. Спрос на книги был колоссальным [53]. «Жажда знаний в те годы не знала предела», – отмечал И. Эренбург [31]. Особенно остро ощущалась нехватка художественной литературы. Администрация предприятия постоянно организовывала поездки за книгами в Москву. Для увеличения книжного фонда партком и завком предприятия обращались в ЦК профсоюзов РАТАП (работников авиационной, тракторной и автомобильной промышленности) и в правление Союза советских писателей. Столичная библиотека иностранной литературы предоставила во временное пользование автозаводским коллегам большую передвижку [53]. В 1930-е годы просветительскую работу проводили руководители, заведующие (директора) заводской библиотекой Мария Яковлевна Корчагина (первый библиотекарь завода), Зарубина, Чиркова, Татьяна Евгеньевна Вознесенская, Иван Иванович Куприянов, Владимир Терентьевич Солнцев [41, с.293]. Опыта организации заводских библиотек тогда еще не было. Поэтому автозаводские библиотекари разработали собственную систему. Намного позже, в 1958 году, она была принята в качестве эталонной для построения структуры государственных и профсоюзных библиотек на крупных предприятиях. Фонды библиотеки разместились в 1932 году в Центральном клубе Соцгорода, в производственных цехах были организованы ее филиалы. К 1934 году насчитывались уже 41 передвижка и 50 пунктов книгонош, а к 1940 году – 19 филиалов (13 – в цехах и 6 – в поселках). В этом же году библиотека оказалась в критическом состоянии – книги, возвращавшиеся читателями, тут же передавались другим посетителям, не попадая на стеллажи. Директор завода С.С. Дьяконов делал все возможное, чтобы пополнить книжный фонд завода [53]. Количество читателей на протяжении 30-х годов быстро росло: в 1932 году – 2 500 чел., в 1933 году – 10 111, в 1935 году – 17 955, в 1936

году – 23 000; в 1937 году – 27 600. [53] В 1935 году библиотеку и ее филиалы ежедневно посещали примерно 1 350 человек [53]. До 1940 года на заводе еще работали школы ликбеза, многие рабочие проходили обучение в учебных заведениях, кружках и на курсах и поэтому нуждались в самой разной литературе [53]. Библиотекари проделали огромную работу со своими читателями накануне Первого съезда советских писателей. В частности, было проведено изучение мнений рабочих завода о книгах и суждений по вопросам литературы, которое показало, что наибольшей популярностью среди читателей пользуются произведения М. Горького, М. Шолохова, Ф. Панферова и А. С. Новикова-Прибоя. На основе анкет, 200 отзывов о книгах, 300 высказываний о литературе, 250 предложений трудящихся автозавода был составлен «Наказ горьковского автозавода Первому съезду писателей», обсуждавшийся и корректировавшийся на 12 читательских собраниях в клубе и цехах завода, опубликованный в горьковских газетах и отправленный в президиум съезда. Вместе с ним писателям вручили также два альбома отзывов и предложений читателей-автозаводцев. В 1930-х годах на автозавод нередко приезжали известные советские писатели. Эти встречи всегда были огромным культурным событием, сопровождались, широко освещались «Автогигантом». 24 сентября 1934 года состоялся вечер с участием А.С. Новикова-Прибоя, В.Г. Лидина и А.Г. Малышкина. Были составлены специальные тематические альбомы по ряду вопросов: 1) Программы учебных заведений, их адреса и правила поступления в них; 2) Подборки по актуальным темам жизни страны; 3) Советы, как выбирать и читать книги, вести конспект, готовить доклад и др. [53]. Об открытии кабинета автозаводцев информировали специальные листовки, изданные тиражом 500 экз. и розданные всем посетителям филиалов библиотеки. Основной формой массовой работы с читателем в 30-е годы все-таки оставались громкие читки. Вот описание одной из читок: «Утро в прессовом цехе... еще через час позовет гудок на утреннюю смену, а в цехе людно. Народ спешит. Красный уголок заполнен до отказа. Звучит рассказ Чехова

«Злоумышленник». Рабочие слушают внимательно, с большим интересом. А дальше, как всегда, – большой разговор. Мало кто говорит о рассказе, все выступающие говорят о жизни, выступающие разоблачают цеховых воров, бракоделов» [53].

В 1934 году на автозаводе были организованы двухмесячные курсы чтецов. По инициативе комсомольской организации молодые рабочие стали сдавать литературный минимум по «специальным маршрутам» (например, Бабель «Конармия», Новиков-Прибой «Цусима», А. Толстой «Петр I», Ф. Гладков «Энергия» и др.) [33]. С 1936 г. на заводе стали проходить литературные декады и месячники, частым явлением стали литературные вечера в честь писателей. Кабинетом самообразования была разработана программа бесед [53]. В 1937 году в Автозаводском районе имелось 17 библиотек, в том числе техническая библиотека при заводоуправлении, библиотека отдела подготовки кадров и др. Кроме того, в районе насчитывалось 25 школьных библиотек [24].

В пропаганде книги, в расширении читательской аудитории важная роль принадлежала заводской многотиражке «Автогигант», ставшей самой востребованной газетой рабочих, инженеров и служащих Горьковского автозавода. Первым организатором и редактором «Автогиганта» был Серафим Львович Козьменко (1930 год) [54; 41, с.292]. «Утром, 15 января (1930 года. – А.Г.) я вместе с секретарем ячейки ВКП(б) т. Плаксиным отправился к месту строительства автозавода... Я вошел в комнату одного из зданий, где помещалась ячейка ВКП(б). Т. Плаксин вежливо усадил меня, сказал просто: «7 февраля строители автозавода должны держать в своих руках первый номер печатной газеты... точка». На следующий день вечером на бюро ячейки шло обсуждение: как назвать газету, о периодичности ее выпуска и смете расходов» [54]. Бюро приняло предложение С. Л. Козьменко назвать газету «Автогигант» (хотя были и другие мнения: «Социалистический гигант», «Строитель»). Несмотря на все трудности, первый номер «Автогиганта»

вышел в срок – 7 февраля 1930 года. Некоторые не могли поверить, «как это вдали от города, в поле, в лесу – своя печатная газета» [54].

8 февраля 1930 года газета уже имела новую группу рабкоров, и было получено от них до сотни заметок. 9 – 10 февраля 1930 года была создана редколлегия газеты, в ее состав вошли Орлова, Макаркин, Тавокин, Барабанов и др.[54]. В 1930-е годы газетой руководили редакторы, ответственные (главные) редакторы: С. Л. Козьменко, Павел Иванович Бурага, Владимир Гаврилович Макаров, Юрий Вацлавович Мирецкий, Максим Васильевич Кузнецов, Михаил Васильевич Драгунов, Михаил Андреевич Камчатов, Алексей Михайлович Недосугов [41, с.292].

Газета старалась объективно отразить все стороны жизни трудового коллектива. Ее корреспонденты (А. В. Рудаков, З. А. Розанова, И. О. Филиппов, П. Кузнецов, В. В. Ефимкин (Булыжник) и другие) принимали активное участие в решении сложных производственных вопросов, рассказывали о передовиках производства, оперативно реагировали на письма читателей. «Автогигант» был не просто газетой, а настоящим собеседником, другом и товарищем инженеров и рабочих.

В 1937 году жители района выписывали 20 841 экз. газет и 10 882 экз. журналов (газету «Правда» – 2 450 экз., «Известия» – 1440, «Горьковскую коммуну» – 3 637 экз.; журнал «Большевик» – 440 экз., «Работницу» – 597 экз., «Роман-газету» – 146 экз. и др.). На каждых двух взрослых жителей района приходилась одна газета. Ежедневно через розничную сеть продавались более 10 000 экземпляров газет [24]. Высокая культура чтения была характерна для автозаводских инженеров. Так, В. А. Лапшин постоянно фиксирует в дневнике книжные новинки, прочитанные им [50]. Один яркий пример. Во время командировки в США В. А. Лапшин завел беседу со своими американскими коллегами о литературе (20 февраля 1936 года): «Зашел разговор о нашем городе Горьком. Я им пояснил, почему город назван «Горький» и, между прочим, спросил, читали ли они Горького. Ответили, что нет. Решил узнать, что же они читали из американской литературы. Теодора

Драйзера не читали. Джека Лондона тоже... Назвал я еще целый ряд писателей... но, увы, они говорили, что читать им некогда. Интересно» [50, с.778].

В 1930-е годы росла сеть клубных учреждений. Так, в 1933 году было 4 клуба (с пропускной способностью 1 650 человек) и один театр с пропускной способностью 930 человек. К ноябрю 1937 года в районе насчитывалось 9 клубов – почти в каждом поселке и Центральный клуб в Соцгороде. Клубы были оборудованы звуковыми киноустановками. В клубных кружках художественной самодеятельности: хоровых, драматических, струнных – участвовали, по данным 1937 года, более 1 000 человек. К XX годовщине Октября был построен киноконцертный зал на 800 чел., представляющий собой часть будущего Дворца культуры. Работала «густая сеть красных уголков в домах, общежитиях и бараках» [44, Ф.2561. Оп.2. Д.1. Л.3.; 24].

В гости к автозаводцам приезжали известные представители советской творческой интеллигенции: Д. С. Моор, М. В. Морозов, М. Пришвин, И. Эренбург, В. Лидин, А. С. Новиков-Прибой, А. М. Горький, Л. П. Орлова и др. [63; 41, с. 581–582]. Любимым видом отдыха автозаводцев было кино. В клубах демонстрировались новинки отечественной и зарубежной киноиндустрии. В 1930-е годы самым популярным фильмом стал «Чапаев». На премьеру киноленты достать билеты было невозможно: их распределяли по цехам и отделам завода. Вот что писала заводская многотиражка: «Весть о прибытии на автозавод фильма «Чапаев» быстро разнеслась по цехам и поселкам. Заявки на билеты даны уже на целую пятидневку [34]. Театр Щитковского поселка «был набит битком». В первый день, 29 ноября 1934 года, фильм посмотрели 906 человек партийного и профсоюзного актива. Во второй день – рабочие механического цеха, вечером – работники центральной лаборатории, ОТК и др.; 1 декабря – 1 760 рабочих прессового цеха, типографии «Автогиганта» и ИТР. За три дня фильм посмотрели 4 143 человека. Рабочий Семенов отмечал: «Я не могу вспомнить ни одного кинофильма такого захватывающего, как «Чапаев»... От каждого кадра

фильма... веет жизненной... правдой» [34]. В ККЗ, Щитковом театре, ЦКС часто устраивались спектакли. Из дневника В.А. Лапшина (1 марта 1938 г.): «Ходили с ребятами в киноконцертный зал на постановку кукольного театра. Ставили «Три толстяка». Или: «Ходили все вместе, т.е. я, Валя и ребята, смотреть кино «Подкидыш». Картина очень интересная. Зоя смотрела картину с широко раскрытыми глазами» [50, с.792, 797].

12 апреля 1935 года состоялся комсомольский субботник, положивший начало организации парка в центральной части Соцгорода. Его проект был разработан в 1934 году под руководством академика архитектора А.С. Никольского.

24 июля 1935 года в одном из живописных мест Автозавода, Стригинском бору, примыкающем к реке Оке, открылась база культуры и отдыха [27, цв. вкл.]. Здесь были построены киоски и кафе, детские, танцевальные и спортивные площадки (теннисные, волейбольные), беседки, декоративно оформленные лестницы и переходы. На открытие сезона 6 июня 1936 года «в зеленом театре: концерт эстрады и цирка, участвуют артисты Ленинградского Государственного цирка. Выступление художественной самодеятельности клуба. Танцы. Массовые игры, шарады, литературные игры, физкультурные соревнования. Два теннисных корта, кегельбан, две городошные площадки, качели. Желаящие могут на базе получить гамаки, шашки, шахматы, домино, крокет, бильярд», – писал «Автогигант» [55]. Стригинская культбаза стала любимейшим место отдыха автозаводцев.

Большое внимание на заводе уделялось развитию физкультуры и спорта. В 1931 – 1936 годах эта работа проводилась под эгидой бюро физкультуры завкома профсоюза, а в декабре 1936 года было образовано добровольное спортивное общество «Торпедо» (руководители М. И. Прудовский, И. А. Волосевич, И. М. Галкин, И. С. Мошкин, М. В. Вершинин) [41, с.293]. В 1930-е годы заводские спортсмены неоднократно занимали призовые места на чемпионатах РСФСР и СССР. В летопись советского спорта навсегда вошли имена автозаводцев: заслуженного мастера спорта СССР, гроссмейстера и

чемпиона мира по шахматам в игре по переписке П.В. Дубинина (в 1934 году он стал финалистом первенства СССР); заслуженного мастера спорта по штанге Н. И. Соколова; мастера спорта по боксу В. Удалова; мастера спорта по классической борьбе Н. Гузанова; чемпионов СССР конькобежцев Е. Летчфорда и О. Акифьевой; чемпионки СССР по легкой атлетике В. Фокиной, легкоатлетки М. Бурденевой и других. Заводская команда успешно выступала в кубке СССР по футболу. Горьковское «Торпедо» являлось одним из лучших спортивных обществ СССР [41, с. 457–458; 13, с.268].

Рабочие и инженеры завода проводили отпуска в домах отдыха области и санаториях страны (например, д/о «Лесной курорт», санаторий «Колхида» в Абхазии и др.). В 1932 году на курортах отдохнули 165 человек, в 1933 году – 272 человека, в 1934 году – 1 175 чел., в 1935 г. – 1056 человек, в 1936 году – 1 426 человек. В домах отдыха провели свой отпуск: в 1932 году – 1 351 автозаводцев, в 1933 году – 1 910 человек, в 1934 году – 2 474 человека, в 1935 году – 3 641 человек, в 1936 году – 5 210 человек, в 1937 году – 5 762 человека [24; 50, с. 789–790].

При характеристике уровня жизни советских трудящихся необходимо учитывать и систему общественных фондов потребления, направленных на удовлетворение материально-бытовых и культурных потребностей трудящихся сверх фонда оплаты труда. Часть статей расходов в семейных бюджетах автозаводцев в рамках «социального патронажа» над трудовым коллективом брало на себя предприятие. В качестве самой важной социальной статьи были, конечно же, квартиры, получаемые рабочими, ИТР, служащими в рамках социальной политики, проводимой ГАЗом. На балансе завода находились медицинские учреждения, детские ясли и сады, культурно-просветительные и часть образовательных учреждений, спортивные объекты района. Через фонды общественного потребления автозаводцы получали путевки в дома отдыха, санатории, пионерские лагеря.

В 1930-е годы происходили серьезные изменения в образе жизни автозаводцев. Отправляясь на строительство автогиганта, деревенские парни брали с собой нехитрые пожитки: чайник, миску, деревянную ложку. Кто-то, чтобы развеять скуку на новом месте и вспомнить отчий дом, прихватывал гармонь. Вся одежда была на строителе: домотканая рубаха, штаны, зипун, лапти. Большой популярностью у жителей района пользовался буфет клуба. В нем появились очень дорогие сервизы никелированной столовой и фарфоровой чайной посуды. В начале 1930-х годов нередко в буфете можно было наблюдать такую картину: за столами сидят рабочие, с длинными бородами, в сермяжных зипунах и лаптях, и медленно из блюда пьют чай [53].

Жители деревни, обосновавшись в Соцгороде, привнесли свои привычки и в городскую жизнь. Деревня держалась в памяти автозаводцев – вчерашних крестьян. Из воспоминаний П.В. Гордина: «Я помню до войны (1937 или 1938 год) встречались братья (дядя Миша, дядя Федя и папа) за четвертью водки уже на Автозаводе. Они вспоминали своего жеребца Серко, который был самый лучший во всем Уренском районе. Дома он был только для выезда: его запрягали в легкие дрожки или сани для выезда по праздникам (он был племенной). А тут в колхозе его запрягали в телегу возить лес. Они видели, какой он стал заморенный и неухоженный. Серко привык всегда обгонять других лошадей, и здесь с телегой он рвался на обгон, если была впереди лошадь. В итоге он надорвался и издох. Братья вспоминали это и плакали горячими пьяными слезами» [35].

Постепенно изменялся образ жизни людей. А.Х. Бусыгин вспоминал, как его семья, приехавшая из деревни, вступала в новую жизнь: «Когда я ввел ее (супругу. – А. Г.) в новую квартиру – двухкомнатную, с кухней, со всеми удобствами, – повернул перед ней кран над умывальником, и полилась оттуда вода, жена руками всплеснула и на шею мне кинулась:

– Ой, Сашенька, неужели мы одни здесь жить станем? Неужели это не сон?

Первое время на полу спали, на сундуке ели, и то нарадоваться не могли. Потом стали понемногу мебель покупать, посуду. Когда внесли в комнату стол, стулья, в буфете посуду расставили, Анастасия, как птица, летать по квартире стала. Со временем оделась по-городскому и ничем отличаться от наших заводских женщин не стала. И мальчик наш, Коля, стал на городского похож. В общем, жизнь у нас наладилась быстро. Хватало денег и на покупку вещей, и на театр, и на кино, и на книги» [36, с.36].

По данным на 1936 год, основные бытовые затраты рабочих крупных промышленных центров распределялись следующим образом (в часах в неделю): домашний труд и труд в личном подсобном хозяйстве – 24; повседневная культурная жизнь – 5,5 (в том числе: чтение газет, книг, журналов – 2,8; прослушивание радио – 1; посещение кино и театров – 0,7); учеба – 1; занятие с детьми – 0,3 [37, 217]. Как проводили свой досуг инженеры завода? Из дневника В. А. Лапшина (запись 9 марта 1941 года, воскресенье): «Весь день провел дома. Часа два гулял с Зоечкой. Маршрут нашей прогулки однообразный. Зашли в кассу, заплатили деньги за квартиру. Затем в магазин промтоваров... Затем на почту... Потом в «Книги», купил ей детских книжек. Потом в универмаг, оттуда в мебельный, в «Динамо» – вот и вся прогулка. Пришли домой. Зоя сразу стала просить почитать книжку. Начал ей читать «Маленький Мук»... Вечером Валя с Галей и Зоей были в кино, смотрели «Гибель Орла». Я был дома и занимался» [50, с.808].

В рамках социальной модели промышленного района, сложившейся в 1930-е годы и просуществовавшей до конца советского периода, на основе анализа источников как официального, так и личного характера, прослеживается четкая дифференциация, причем не только по роду деятельности автозаводцев, но и по имущественным признакам, образу жизни людей. В это время сложилась новая социальная элита, в которую входили директорский корпус предприятия, ИТР (прежде всего, инженеры), высококвалифицированные рабочие и ударники (стахановцы). Именно эти категории имели преимущества в получении материальных благ для себя и

своей семьи, их уровень жизни был в целом выше, чем основной массы трудящихся завода.

Наиболее рельефно это проступает при анализе квартирного вопроса на предприятии. Во второй половине 1930-х годов большинство автозаводцев, проживавших в фанерных бараках и щитках, с нескрываемой завистью смотрели на знаменитые автозаводские высотки. В 1930-е годы их было три (две – в знаменитом серо-бусыгинском квартале (№ 4) и радиусный дом). Эти дома отличались повышенной комфортностью. В квартале № 4 количество комнат в квартирах доходило до 4–5 (были даже комнаты для прислуги!). В таких домах проживали руководители завода, лучшие специалисты и рабочие – передовики производства. Весьма показательно, что даже на ментальном уровне это социальное явление, совмещавшее высшее управленческое звено и рабочих-ударников, слилось в одну категорию – новой советской элиты. Квартира (даже коммунальная) в бусыгинских кварталах (а их было два - № 3 и № 4) являлась четким признаком социального статуса человека. Да и сами жители элитных домов это осознавали [38]. Так, граничащий с серо-бусыгинским кварталом барачный Северный поселок был уже другим миром, там жили другие люди, царили другие нравы и обычаи. В этих «рабочих кварталах» для простых «трудяг» была высокая степень криминализации, Северный поселок считался неблагополучным. На ментальном уровне подросток с Северного – значит шпана, хулиган, оголец. Здесь редко можно было встретить человека в шляпе, здесь носили кепки.

Безусловно, что на Автозаводе – районе, где выпускались автомобили, несмотря на изобилие машин, для большинства рабочих семей они были недоступны. Словно чудо в воспоминаниях П. В. Гордина, мальчишки из семьи простого автозаводского кузнеца, воспринимается его первая поездка на автомобиле: «Я помню первые выборы в Верховный Совет СССР... Избирательной комиссии нужны были проценты активности. Тогда они стали к общежитиям подгонять легковые машины и на них возить на избирательные участки, хотя расстояние там было метров 800 – 900. Так, я впервые два раза

прокатился на машине. Один раз – с отцом и второй раз – с матерью» [35]. Для ребят из семей стахановцев, а тем более – ведущих инженеров и конструкторов – поездки на личных автомобилях родителей в 1930-е годы были уже в то время обыденным явлением. Так, свои машины стояли в гараже у А.Х. Бусыгина, стахановца сборочного цеха И. Я. Мальцева, конструктора В. А. Грачева, инженеров В. А. Лапшина, И. А. Харкевича и др.

Колоритная зарисовка, хотя, возможно, и не совсем объективная с точки зрения «места действия», но прекрасно подчеркивающая разницу в сознании, образе жизни новой социальной элиты и рядовых трудящихся, приводится в дневнике В.А. Лапшина. Во время командировки в США с его товарищами произошел казус: они отдали свои костюмы в чистку накануне отъезда, но так их и не получили (Нью-Йорк... 15 января (1935 г. – А. Г.): «Очень досадно на то, что Корольков отдал оба свои костюма в чистку и остался в поношенных брюках и рубашке. Ну как в таком виде он будет выходить в столовую? Ах! С каким настроением он будет путешествовать») [50, с.771]. А вот распорядок дня инженера В.А. Лапшина во время его поездки на пароходе из США на Родину (8 апреля 1936 г.): «Встаю в 8 утра. Принимаю ванну. В 9 завтрак. Затем немного гуляю на палубе. Читаю свежий номер пароходной газеты. В 11 часов иду в купальный бассейн. В 1 час – ланч. После этого или отдых, или игры на палубе. В 4 часа чай и музыка в салоне. До 7 часов игры в салоне... В 7 ч. 30 минут обед, после которого кино и танцы» [50, с.787]. Не правда ли, зарисовки в духе аристократа «высшего света»?

Для сравнения: картина из жизни «простого автозаводца» (сер. 1930-х годов): «Я помню приезд в Горький. Отец встретил нас на вокзале и угостил меня белой булкой с повидлом. Такой вкусной булки я не ел. И начались наши мытарства с жильем. Люди жили в землянках, и это были счастливчики. Подробности я не помню, только осталось в памяти, что мы устроились за Окой на горе в деревне. В одной избе (комнате) жили хозяева и мы. Все спали на полу; постилали на пол мешок, набитый соломой, под голову пальто или шубейку отца, укрывались шубейкой матери. О постельном белье и понятия

не имели. Пришлось поменять много углов... в 1937 году нам повезло, и мы поселились в общежитии. Это барак щитовой и довольно длинный. Вход сбоку (было два входа, т.е. четыре комнаты на всю ширину барака), а между комнатами – кухни с большой дровяной печью, на которой целый день шла варка обедов. В каждой комнате вдоль стен, спинками к стене, стояли кровати: одна – для мужа и жены, и на двоих детей одна кровать. За давностью лет трудно сказать, сколько семей с детьми жили в каждой комнате, но не меньше 10 – 15. Для еды и прочих дел стоял один стол на всех посредине, а в углу стояла круглая печь, которая грела зимой и вокруг нее сушилась одежда. Расстояние между кроватями было равно ширине тумбочки. Весь скарб хранился в сундуках под кроватью или около кровати, и это было еще одно спальное место. Скученность была страшная, но люди были рады и этому. Кровати были казенные типа солдатских. Родители спали под пологом, который закрывал всю кровать... Спать было трудно, так как работа была трехсменная: одни уходили на работу, через какое-то время приходили с работы (всегда шум, гвалт и т.д.). По воскресеньям – пьянки, песни, пляски и, естественно, драки», – вспоминает П. В. Гордин [35].

На практике идею социального равенства, единого социалистического образа жизни не удалось реализовать, но равенство было в другом – в достижении более высокого положения за счет труда и производственных успехов, личного стремления занять более высокий социальный статус. Любой рабочий, повышая свой профессиональный и образовательный уровень, за несколько лет мог перейти в другую социальную группу – без отрыва от производства стать специалистом, получить диплом инженера. И это тоже была реальность. Именно труд, личные производственные показатели стали главным механизмом в системе вертикальной социальной мобильности. Анализ биографий конструкторов, инженеров, руководителей завода, рабочих-ударников – автозаводской элиты – показывает, что все они «вышли из народа», добившись успеха своим честным трудом и высоким уровнем профессионализма.

В целом, в 1930-е годы проходил активный процесс формирования основ социалистического образа жизни. Наблюдался существенный позитивный сдвиг в области развития просвещения и культуры, приобщения тысяч малообразованных молодых рабочих к произведениям мировой художественной культуры, одновременно проходил сложный и неоднозначный процесс формирования советского рабочего новых промышленных предприятий. С одной стороны, вчерашние крестьяне достаточно быстро адаптировались к новым городским условиям, но, с другой стороны, они привносили и свою деревенскую специфику. Поэтому и сам социокультурный ландшафт Соцгорода нельзя в полной мере обозначить как городскую среду, это был уникальный, переходный тип населенного пункта, вобравшего в себя как городские, так и аграрные черты.

Список литературы

1. Ашавский, И. М. Соцгород Нижегородского автозавода / И. М. Ашавский. – Н. Новгород : Нижегород. краевед. изд-во, 1932. – 56 с.
2. Милютин, Н. Основы социалистической планировки населенных мест / Н. Милютин // Советская архитектура. – 1931. – № 6. – С. 3–5.
3. Автострой : анализ организации строительства Горьковского автозавода / Б. С. Ухов, Н. Д. Аверин, Г. А. Маранс [и др.] ; под ред. М. В. Вавилова [и др.]. – М. ; Л.: ОНТИ НКТП СССР, гл. ред. строит. лит., 1934. – 350 с.
4. Крутиков, Г. К. Город-коммуна Автострой / Г. К. Крутиков // Советская архитектура. – 1931. – № 1-2. – С. 29–35.
5. Орельская, О. В. Архитектура эпохи советского авангарда в Нижнем Новгороде / О. В. Орельская. – Н. Новгород : Промграфика, 2005. – 192 с.
6. Остин, Р. Строя утопию [фрагмент кн.] / Р. Остин // Нижегородский музей. – 2006–2009. – № 7-15.
7. Ладовский, Н. А. Планировка Автостроя и Магнитогорска в ВУЗе / Н. А. Ладовский // Советская архитектура. – 1931. – № 1–2. – С. 21–28.
8. Сурьянинов, Г. М. Как это было. Летопись организации строительства, проектирования, выполнения строительства, расширения, восстановления и реконструкции Горьковского автозавода, социалистического города и Автозаводского района в 1929–1980 годах : докум. данные, коммент. // Музей истории ОАО «ГАЗ».

9. Автомобильный гигант : сб. очерков / Бригада Нижегород. ассоц. промышленников и предпринимателей ; А. Зубков [и др.]. – Н. Новгород : ОГИЗ, 1931. – 160 с.
10. Фаустов, С. А. Мой рост / С. А. Фаустов ; лит. обработка Г. И. Федорова. – Горький : Обл. изд-во, 1938. – 24 с.
11. Жулина, С. Н. Автозавод – моя судьба / С. Н. Жулина, И. Л. Травкина. – Н. Новгород : Печать НН, 2006. – 211 с.
12. Гинзбург, Д. Г. Воспоминания / Д.Г. Гинзбург // Музей истории ОАО «ГАЗ».
13. Горьковский автомобильный / редкол. : И. И. Киселев, В. Я. Доброхотов, А. В. Новиков [и др.] ; науч. ред. В. Я. Доброхотов. – М. : Мысль, 1981 – 303 с.
14. На постройке автозавода. Опоздания на важнейших участках стройки отражаются на заводе строительных материалов // Нижегородская коммуна. – 1930. – 27 марта.
15. Депретто, Ж. П. Рабочие региона и советская власть (1928-1932 гг.) / Ж. П. Депретто // Общество и власть : российская провинция : в 6 т. / сост. А. А. Кулаков, В. В. Смирнов, Л. П. Колодникова. – М., 2005. – Т. 2. 1930 г. – июнь 1941 г. – С. 639–713.
16. Паспорт объекта культурного наследия (памятника истории и культуры) «Ансамбль застройки жилых кварталов № 3, № 4 Соцгорода Автозавода. Квартал № 3» / О. В. Рождественская, В. В. Краснов // Управление государственной охраны объектов культурного наследия Нижегородской области.
17. Первое мая 1940 г. // Автогигант. – 1934. – 1 мая.
18. Государственные списки памятников истории и культуры Нижегородской области (по сост. на 01.01.2000 г.) : каталог / сост. Г. Н. Ометова – Н. Новгород, 2001 – 385 с.
19. Архив Б. М. Анисимова [Рукоп.].
20. Пономарев, А. Бескультурье во имя культуры / А. Пономарев // Автогигант. – 1934. – 4 марта.
21. Осокина, Е. А. За фасадом «сталинского изобилия»: Распределение и рынок в снабжении населения в годы индустриализации. 1927 – 1941 / Е. А. Осокина. – 2-е изд. доп. – М. : РОСПЭН; Фонд первого президента России Б. Н. Ельцина, 2008. – 351 с.
22. Фицпатрик, Ш. Повседневный сталинизм. Социальная история Советской России в 30-е годы : город / Ш. Фицпатрик ; пер. с англ. Л. Ю. Пантина. – М. : РОСПЭН ; Фонд первого президента России Б. Н. Ельцина, 2008. – 351 с.
23. Два года борьбы за овладение передовой техникой : материалы к отчету парткома автозавода им. В. М. Молотова на третьей завод. партконф., дек. 1933 г. // Музей истории ОАО «ГАЗ». – Горький, 1933.
24. Автогигант. – 1937. – 4 нояб.

25. Жуков, Ю. А. СССР – США: дорога длиною в семьдесят лет, или Рассказ о том, как развивались советско-американские отношения / Ю. А. Жуков. – М. : Политиздат, 1988. – 319 с.
26. Материалы о работе завода в связи с его десятилетием (1 янв. 1932 г. – 1 января 1942 г.) // Музей истории ОАО «ГАЗ».
27. Пугин, Н. А. 50 лет с Горьковским автомобильным : Воспоминания. Размышления / Н. А. Пугин. – Н. Новгород : Кварц, 2008. – 304 с. : ил.
28. Коссаковский, В. А. Пионер индустриального домостроения / В. А. Коссаковский. – М. : Стройиздат, 1980. – 80 с. – (Герои десятой пятилетки).
29. Акимов, С. Юбилей инженера Бронникова / С. Акимов // Автогигант. – 1944. – 18 янв.
30. Сакович, Н. В. Социальные проблемы тружеников тыла: организация здравоохранения в Горьковской области накануне и в годы Великой Отечественной войны : учеб. пособие для вузов / Н. В. Сакович. – Н. Новгород : ННГАСУ, 2010. – 100 с.
31. Эренбург, И. Люди, годы, жизнь. Воспоминания. В 3 т. Т. 1 / И. Эренбург. – М.: Сов. писатель, 1991. – 640 с.
32. Андронов, Т. Шолохов и Толстой – в дефиците / Т. Андронов // Автогигант. – 1934. – 12 янв.
33. Кедрова Н. Литературный минимум – каждому комсомольцу / Н. Кедрова // Автогигант. – 1934. – 24 янв.
34. В. Т. «Чапаев» на автозаводском экране // Автогигант. – 1934. – 2 дек.
35. Гордин, П. В. Воспоминания / П. В. Гордин // Архив автора.
36. Бусыгин, А. Х. Свершения / А. Х. Бусыгин. – М. : Профиздат, 1972. – 192 с.
37. История советского рабочего класса. Рабочий класс СССР на новом этапе развития социалистического общества. 1961–1970 гг. / под ред. В. Е. Полетаева. – М. : Наука, 1988. – 432 с.
38. Глухов, А. Т. Воспоминания / А. Т. Глухов // Архив автора.
39. Города социализма и социалистическая реконструкция быта : сб. ст. / сост. Б. Лунин. – М. : Работник просвещения, 1930. – 160 с.
40. Колесникова, Н. В. 80 лет назад / Н. В. Колесникова // Музей истории ОАО «ГАЗ».
41. Горьковский автомобильный завод. 1929–2006. Люди. События. Факты : энцикл. справ. / авт.-сост. В. А. Белов. – Н. Новгород : Кварц, 2006. – 608 с.
42. Строим социалистический город. Результаты конкурса проектов // Автогигант. – 1930. – 31 марта.
43. Любимов, С. М. Воспоминания и раздумья / С. М. Любимов // Музей истории ОАО «ГАЗ».
44. ЦАНО [Материалы из архива]. – Центр. архив Нижегород. обл.

45. ГОПАНО [Материалы из архива]. – Гос. обществ.-полит. архив Нижегород. обл.
46. Белоус, В. И. Социальная сфера Нижегородского (Горьковского) края (области) в 30-е годы / В. И. Белоус // Общество и власть : российская провинция. В 6 т. Т. 2. 1930 г. – июнь 1941 г. / сост. А. А. Кулаков, В. В. Смирнов, Л. П. Колодникова – М., 2005. – С.491–542.
47. Белоус, В. И. Социальные проблемы региона конца 20-х – начала 30-х годов / В. И. Белоус // Общество и власть : российская провинция. В 6 т. Т. 1. 1917 г. – середина 30-х годов / сост. А. А. Кулаков, Л. П. Колодникова, В. В. Смирнов – М., 2002. – С. 536–613.
48. История советского рабочего класса. В 6 т. Т. 2. Рабочий класс – ведущая сила в строительстве социалистического общества. 1921 – 1937 гг. / редкол. : Л. С. Рогачевская, А. М. Сиволобов, В. З. Дробижев [и др.]. – М., 1984. – 511 с. : ил.
49. Макаров, В. Б. Советы и органы юстиции / В. Б. Макаров // Общество и власть : российская провинция. В 6 т. Т. 2. 1930 г. – июнь 1941 г. / сост. А. А. Кулаков, В. В. Смирнов, Л. П. Колодникова – М., 2005. – С. 86–258.
50. Гордин, А. А. Дневник советского инженера В.А. Лапшина / А. А. Гордин // Общество и власть : российская провинция. В 6 т. Т. 2. 1930 г. – июнь 1941 г. / сост. А. А. Кулаков, В. В. Смирнов, Л. П. Колодникова – М., 2005. – С.763–817.
51. Гурвич (доктор). Первые шаги медпомощи на Автострое / Гурвич (доктор) //Автогигант. – 1930. – 26 июня.
52. Гордин, А. А. Промышленные рабочие: условия жизни и общественные настроения (на материалах Горьковского автозавода) / А. А. Гордин // Общество и власть : российская провинция. В 6 т. Т. 4. 1953 г. – 1965 г. / сост. А. А. Кулаков, В. В. Смирнов, Л. П. Колодникова. – М., 2007. – Ч. II. – С. 7–95.
53. История библиотеки ГАЗ // Музей истории ОАО «ГАЗ».
54. Козьменко, С. Л. Некоторые моменты из истории «Автогиганта» / С. Л. Козьменко // Автогигант. – 1931. – 9 февр.
55. Сегодня на Стригинской базе //Автогигант. – 1936. – 6 июня.
56. Город Горький : Путеводитель / сост. Л. Ф. Гаранина. – Горький : Волго-Вят. кн. изд-во, 1964. – 376 с.
57. Голдман, В. З. Женщины у проходной. Гендерные отношения в советской индустрии (1917 – 1937 гг.) / В. З. Голдман. З. Венди. – М. : РОССПЭН ; Фонд «Президент. центр Б. Н. Ельцина», 2010. – 358 с.
58. Правда. – 1935. – 26 сент.
59. Правда. – 1934. – 8 дек.
60. Хан-Магомедов, С. О. Архитектура советского авангарда. В 2 кн. Кн.2. Социальные проблемы / С. О. Хан-Магомедов. – М. : Стройиздат, 2001. – 712 с.
61. Хазанова, В. Э. Советская архитектура первой пятилетки / В. Э. Хазанова. – М.: Наука, 1980. – 374 с.

62. Никаноров И. Автострой / И. Никаноров // Строительная промышленность. – 1930. – № 6-7. – С. 566-573.
63. Встреча мастеров кисти и слова с мастерами автомобиля // Автогигант. – 1934. – 20 дек.
64. Бубнов, Ю. Н., Орельская О. В. Архитектура города Горького. Очерки истории 1917-1985 / Ю. Н. Бубнов, О. В. Орельская. - Горький: Волго-Вятское кн. изд-во, 1986. – 189 с.

С. А. Варакин

Антирелигиозная деятельность Союза воинствующих безбожников на Автозаводе в 1930–1940 годах

Актуальность данной работы определяется тем, что Союз воинствующих безбожников (СВБ) сыграл значительную роль в формировании антирелигиозного мировоззрения на Автозаводе в 1930 – 1940 годах. Изучение этих процессов имеет важную культурологическую направленность. Долгое время архивные документы были засекречены, происходило искажение исторической действительности, сами явления рассматривались с историко-партийных позиций. «Архивная революция» 1990-х годов позволила в новом свете увидеть процессы, происходившие в стране в этот период. Общественная значимость работы заключается в том, что в современном обществе происходят процессы изменения отношений к церкви, отражающиеся на духовном и культурном аспекте жизни людей. Сегодня крайне важно изучить исторический опыт взаимоотношений власти и церкви.

Разработкой данной проблемы занимались такие исследователи, как Т. П. Коржихина, И. Н. Ильина, Л. В. Абросимова, А. А. Кулаков, А. А. Гордин и др. Также огромную роль в изучении антирелигиозного движения на Автозаводе играют делопроизводственные документы Государственного учреждения «Государственный общественно-политический архив Нижегородской области (ГОПАНО)».

Задачи исследования:

- проанализировать динамику антирелигиозной пропаганды в 1930 – 1940 годы;
- изучить особенности антирелигиозной деятельности СВБ и влияние ее на формирование советского «безбожного пространства».

21 января 1930 года исполнительным бюро Центральный Совет (ЦС) СВБ был принят план 1-й «безбожной пятилетки», по которому предполагалось довести число безбожников до 10 млн. По официальным советским данным, в СВБ в 1930 году было 2 млн, а к 1932 году – 5 млн человек, кроме них, еще 2 млн юных безбожников [5]. В 1-й половине 1930-х годов ЦК ВКП (б) и ЦК ВЛКСМ постоянно подвергали критике СВБ за «слабую работу по вовлечению масс в дело борьбы с религиозным дурманом» [5]. Как правило, люди вступали в СВБ не добровольно, а под прямым давлением властей.

К середине 1932 года стало ясно, что, несмотря на все усилия, «безбожная пятилетка» провалилась: Русская православная церковь (РПЦ) сохраняла свои позиции в обществе. В июле 1932 года рабочий президиум ЦС СВБ принял директивы для 2-й «безбожной пятилетки» [5]. Так как 17-я конференция ВКП (б), состоявшаяся немного ранее, определила главной задачей Советской власти построение «бесклассового социалистического общества», то СВБ поставил перед собой утопическую цель – окончательно порвать с религией в бесклассовом обществе [5].

В 30-е годы антирелигиозные издательства усердно штамповали потоки атеистической литературы. Только за 1930 год было выпущено 418 антирелигиозных книг и более 37 299 000 листов общим тиражом 20 000 000 экземпляров. В 1931 году выпустили 313 названий «безбожных книг» и 32 741 000 листов общим тиражом 12 000 000 экземпляров [5]. Тираж газеты

«Безбожник» вырос до 50 000 экземпляров в начале 30-х годов, журнала «Безбожник» – до 200 000 экземпляров. Выходили и другие центральные антирелигиозные издания, а также 18 местных изданий на 18 языках. РПЦ за это время не издала ничего. Из этого следует, что на каждого советского человека в 1930-е годы было издано по книге или брошюре антирелигиозного содержания [5].

Но и 2-я «безбожная пятилетка» также закончилась полным провалом. Причиной тому стало то, что в 1933–1934 годах интенсивность прямых гонений на РПЦ сократилась и государство несколько ослабило давление на решение религиозного вопроса. В 1935 году, по официальным данным, СВБ фактически развалился [5]. В нем оставалось 350 000 членов, а взносы составили лишь 35 000 руб. (тогда как в 1933 году – 200 000) Издание антирелигиозной литературы резко сократилось.

СВБ резко активизировало свою деятельность в 1937 году, когда возникла необходимость в идеологическом обосновании нового гонения на РПЦ. СВБ активно поддерживал «процессы церковников» [5]. Организация стала нужна в первую очередь для разжигания примитивной ненависти, для озвучивания фантастических обвинений представителей духовенства в антисоветской деятельности. Было возобновлено печатание газеты «Безбожник». В самом СВБ началась борьба за власть, что привело к падению его авторитета [5].

В 1938 году число формальных членов СВБ составляло 2 млн человек вместо запланированных 22 млн, из них взносы платили лишь 13 %. Резко сократилось число организаций СВБ и его издательская деятельность. Если в 1938 году тираж журнала «Безбожник» составлял 230 000 экземпляров, то в 1939 году он упал до 155 000 экземпляров [5]. К этому времени И. В. Сталин перестал уделять серьезное внимание СВБ, разочаровавшись в эффективности его деятельности. В 1939 году ЦС СВБ отмечал: «Большинство ячеек СВБ не ведут систематической антирелигиозной работы, являются пассивными, бездеятельными» [5].

Последний пик активности деятельности СВБ пришелся на 1940 – 1941 годы, в связи с началом еще одного витка репрессий, прерванного войной. «Безбожники» (газета и журнал) вновь сумели довести численность членов своей организации, по их данным, до 3,5 млн человек [5]. Тираж антирелигиозных изданий составил в 1940 году 140 000 000 экземпляров. В 1940 году СВБ организовал чтение 239 тысяч антирелигиозных лекций. Эти мероприятия носили формальный характер, так как лекции СВБ посещало в среднем по 50 человек, а другие антирелигиозные мероприятия – по 17 человек. В кружках СВБ на местах насчитывалось в среднем по 7 членов[5].

«Безбожная работа» считалась одним из участков общеклассовой борьбы на фронте социалистического строительства. Религия при этом считалась основным оружием классового врага. Методика антирелигиозной пропаганды была поставлена на марксистско-ленинскую основу.

В официальном идеологическом ракурсе религия выступала оплотом «классового врага и его сильнейшим оружием» [9, с. 971]. И все силы СВБ были направлены на изживание старых предрассудков и верований. Организация проводила активную пропагандистскую работу – устраивала беседы, диспуты, лекции на антирелигиозную тему [2, с. 134].

В 1929 году советское правительство приняло решение построить современный автомобильный завод-гигант в Нижнем Новгороде [7, с.10–11]. Рядом с заводской площадкой началось возведение Социалистического города, предназначенного для рабочих и инженеров автогиганта. Одной из центральных задач в проблеме организации и функционировании Соцгорода было создание «нового «социалистического» бытия» [8, с.325].

С установлением непрерывного производства, постройкой новых гигантов индустрии, с широчайшим охватом коллективизацией бедняцко-средняцкого сельского хозяйства старые формы быта стояли большим препятствием к дальнейшему развитию социального строительства. Переделка, решительная перестройка форм быта на коллективистских началах были одной из важнейших задач дня [21, с. 2].

Ячейки СВБ занимались вопросами перестройки быта. От внимания ячейки не должно было ускользнуть ни одно бытовое неустройство, затруднение, мешающее нормальному, безболезненному проведению непрерывного выполнения задач коллективного сельского хозяйства [21, с. 2].

Вопросы общественного питания, культурного обслуживания трудящихся, работа красных уголков, детских яслей, площадок, детдомов, амбулаторий, мест отдыха (сады, бульвары, парки) – все это находилось в сфере ближайшего внимания ячейки СВБ [21, с. 2].

Безбожники не забывали, что большинство трудящихся жили в старых домах, в условиях замкнутой квартиры или избы. Заняться перестройкой быта в этих условиях, очистить быт от старой религиозной рухляди, заполнить новым содержанием не в меньшей мере было обязанностью ячеек СВБ. Безделье и пьяное хождение в гости, храмы на религиозные праздники, обряды, предметы культа в домах и другие проявления стремились изгнать из быта организацией культурного отдыха [21, с. 2].

Для выполнения работы по быту в ячейках выделялись ответственные организаторы, формировались специальные бригады, проводились мероприятия в порядке соревнования, читали специальные доклады о строительстве нового и антирелигиозной пропаганде на общих собраниях ячейки, на рабочих и бедняцко-средняцких собраниях, освещались эти вопросы в стенгазетах, «уголках безбожника» [21, с. 2].

Вредительской работе церковников и сектантов, пытающихся закрепить свое влияние в быту, противопоставлялась как разобличительная агитация, так и подлинное участие безбожников в строительстве нового быта [21, с. 2].

Несмотря на громкие заявления, в 1930 году состояние антирелигиозной работы на Автострое (с 1932 года на Автозаводе) было неудовлетворительно: недостаточность успехов в работе СВБ района, наличие организационной неоформленности и неработоспособности ячеек

общества. Все это имело место в силу отсутствия подготовленного актива, недостаточного внимания руководства, участия в «безбожной работе» со стороны партийных организаций, слабой помощи и содействия со стороны комсомольских, профессиональных и кооперативных организаций, невыполнения решений крайкома ВКП (б) о создании материальной базы СВБ [10, Л. 98].

На основе постановления секретариата крайкома ВКП (б) от 18 июня 1930 года была усилена бдительность СВБ на Автострое, дан решительный отпор левым заскокам и правооппортунистическому отношению к антирелигиозной работе. Кроме этого, была налажена связь руководства с районом, укреплены инструкторско-исследовательские функции, увеличено число платных работников до 7 человек. Контроль за выполнением приходной части сметы президиума СВБ был поручен массовому сектору крайкома [10, Л. 98]. Райпарткому было поручено обратить особое внимание на организацию и укрупнение антирелигиозной работы в районе, оказать «безбожному движению» помощь в деле подготовки кадров и подбору соответствующих работников в райсовет СВБ, а также в деле изыскания средств для выполнения этой задачи. Также были приняты меры по повышению активности членов и кандидатов ВКП (б) и ячеек в борьбе с религиозными и бытовыми предрассудками. Партчастью Нижкрайоно было организовано 6 антирелигиозных курсов [10, Л. 98].

В 1931 году антирелигиозная работа на Автострое была включена в план культстроительства, обращалось внимание на работу «безбожных ударных бригад» и цехов, которые должны были быть ударными не только в производственном отношении, но и в борьбе с религией, в борьбе за новый «безбожный быт». Совместно с профсоюзами проводились конференции «безбожных ударных бригад», создан премиальный фонд для отличившихся [11, с. 3]. Активисты переводились на хозрасчет, создавались технические кружки. Ячейки СВБ боролись за снижение себестоимости, за улучшение качества и количества продукции, одновременно с этим безбожники

привлекались к участию в работе на заводах в тематических кружках, марксистско-ленинских, безбожных и других. Постоянной базой для развертывания массовой пропагандистской работы в цехе были заводские клубы, цеховые красные уголки. Активисты «безбожного движения» вовлекали в ряды СВБ своих товарищей. На Автострой были приглашены платные антирелигиозники [11, с. 3].

Боевой задачей безбожников Нижегородского автогиганта было помочь освободиться от религиозных предрассудков, приносимых из деревни, а также воспитание в духе безбожия, в духе ленинизма [12, с. 3].

В 1932 году был создан городской совет СВБ в Нижнем Новгороде, которому подчинялся Автозаводский райсовет. Создание городского совета диктовалось следующими соображениями: в городе имелась организация, которая должна увеличиваться в размерах и укрепляться. Центр всей «безбожной работы» должен быть перенесен в низовые ячейки (в заводские цеха, бригады, смены). «Безбожная работа» среди трудящихся города должна усиливаться и улучшаться оперативным и дифференцированным руководством районными советами и низовыми ячейками и осуществляться общегородскими мероприятиями [22, Л. 15].

Общеполитические условия ставили перед всей организацией СВБ следующие основные вопросы: выполнение исторических решений 17-й Всесоюзной и 3-й краевой партконференции, выполнение и перевыполнение плана великих работ 4-го завершающего года пятилетки; своевременное выполнение планов 3-й большевистской весны; укрепление обороноспособности страны, мощи Красной Армии. Помощь в работе Осоавиахима; проверка перестройки работы СВБ на основе указаний Сталина; интернациональное воспитание безбожников, укрепление международной рабочей связи. Борьба за социокультурные мероприятия, за проведение всеобщего 7-летнего обучения, за политехнизацию школы, усиление работы по ликвидации неграмотности [25, Л. 1].

Особенностью кампании 1932 года было совпадение дней пасхи с первомайскими праздниками. Антипасхальная кампания проводилась с 5 апреля по 5 мая. Этот период был объявлен ЦС СВБ на Автозаводе ударным. В середине апреля 1932 года состоялась переключка о ходе кампании, было выпущено 25 000 однодневных газет [25, Л. 1].

В ходе кампании были мобилизованы безбожники на выполнение и перевыполнение промфинпланов, проверена работа существующих «ударных безбожных бригад», организованы новые. Были выпущены специальные стенгазеты о достижениях ударников. Организованы вечера с отчетами бригад. Безбожники участвовали в походе за овладение техникой, смотре работы кружков, сборе рабочих предложений, изобретений, вступали в общество техмасс [25, Л. 1об.]. Члены СВБ занимались реконструкцией городского хозяйства, культобслуживанием строителей автозавода, устраивали субботники, освобождали город от царских эмблем, надписей, крестов, икон. Кроме этого, укрепляли ячейки общества на строительных участках, вовлекали в соцсоревнование пришедших из деревни сезонников, развертывали массовую работу в общежитиях, бараках, коммунах [25, Л. 1–2].

Автозаводские ячейки занимались культобслуживанием подшефных колхозов путем организации художественных агитбригад, фургонов кино- и радиопередвижек, выписки газет, библиотечек [25, Л. 1об.]. Каждая массовая поездка в колхоз способствовала его укреплению и передаче опыта производственного ударничества. Безбожники были мобилизованы на выполнение финплана второго квартала, охват всех рабочих, служащих подпиской на заем 3-го решающего года пятилетки. Ударники антирелигиозного движения проводили на Автозаводе смотр в школах, ставя основной задачей проверку перестройки работы, охват на 100 % детей «безбожным движением», вовлекали педсостав в антирелигиозное воспитание в школах, для чего подключали роно, рабпрос МК. Не оставался без внимания и смотр общественного питания, и вопрос улучшения рабочего

снабжения, борьба с очередями, с развертыванием массовой работы в цеху, бригаде, на фабрике, заводе. Также продолжался сбор денег на «безбожную подводную лодку» [25, Л. 1–2].

Важнейшим условием успешного проведения поставленных задач кампании была борьба с правооппортунистической недооценкой антирелигиозного фронта как одного из важнейших участков идеологического фронта, борьба с левачеством административными методами [25, Л. 2].

Формами и методами реализации кампании были: созыв расширенных совещаний секретарей ячеек СВБ с представителями общественных организаций; организация семинаров и консультаций для докладчиков и организаторов кампании; посылка в колхозы и деревни агитационных и художественных бригад и групп; организация вечеров показа достижений с отчетными докладами ячеек СВБ и рапортами «ударных безбожников»; организация накануне 1 Мая летучих «безбожных митингов» с вопросом о 100-процентном вовлечении в демонстрации и предотвращение празднования пасхи; обеспечение 100 % участия членов СВБ в первомайских демонстрациях; создание агитповозок в колхозах; постановка пьесок, сценок и других «малых форм» в избах-читальнях; выпуск красочных диаграмм, плакатов о достижениях СВБ [25, Л. 2–2об.].

В проведении антипасхальной кампании принимали участие: горком ВЛКСМ, партчасть гороно, фракция горжилсоюза и городские союзы промкооперации. Культпроп обеспечил в школах и кружках проведение текущей политики. Дворцы культуры и клубы были отведены под антирелигиозные мероприятия, кампания широко освещалась в печати, заслушаны были доклады о состоянии районного совета [26, Л. 107].

Основной политической задачей кампании были: организация активности масс воинствующих безбожников города на выполнение производительных планов первого года 2-й пятилетки; дальнейшее укрепление городской организации СВБ, широкое развертывание массовой

антирелигиозной работы, особенно среди новых рабочих, сезонников, домохозяек и других групп, наиболее затронутых религиозным влиянием [26, Л. 108].

Основные мероприятия:

1. Совещание на райсовете Автозавода 3 апреля;
2. Мобилизация в качестве докладчиков членов ВЛКСМ, «безбожного пропагандистского актива», учительства, студенчества. Для подготовки докладчиков и беседчиков были проведены инструктивные совещания. Они были снабжены путевками и методразработками;
3. Освещение в печати, отправка антирелигиозников на село для помощи при весеннем севе;
4. Организация для рабочих посещения антирелигиозного музея;
5. Проведение в клубах антирелигиозных вечеров, киносеансов, спектаклей;
6. С 1 по 16 апреля проведение переключки школ по антирелигиозной работе, переключки на районных слетах школьников-безбожников;
7. Расклейка в трамваях, в рабочих театрах и на улицах, печатание антипасхальных лозунгов;
8. Усиление сбора средств на МТС (устройство субботников, отчисление однодневного заработка, сборы по подписным листкам);
9. Организация консультации по методике проведения кампании во Дворце культуры и клубах [26, Л. 108–109].

23 ноября 1932 года вышло постановление секретариата горкома ВКП(б) о проведении антирождественской кампании. Она прошла с 10 декабря 1932 года по 10 января 1933 года под знаком решительного укрепления СВБ и привлечения культурноотсталых верующих слоев трудящихся к активному и сознательному участию в строительстве бесклассового социалистического общества [13, Л. 197].

Кампания использовалась в целях развертывания массового «безбожного движения» за укрепление низового звена (ячеек СВБ) на Автозаводе, за вовлечение новых членов в ряды общества и широких масс безбожников к активному участию в социалистическом строительстве. Ее проведение было обеспечено идейно-политическим руководством, которое вело борьбу со всеми извращениями [13, Л. 197].

Центр тяжести массовой работы ложился на новые слои рабочих. В целях массового культурного обслуживания трудящихся района использовались культурные учреждения, в первую очередь клубы. В бараках, общежитиях, на предприятиях города под лозунгом борьбы с прогулами, против «пьяного рождества», за ударный социалистический труд проводились беседы [13, Л. 197].

Обеспечение квалифицированными докладчиками было возложено на горсовет СВБ, проводились инструктивные совещания. Укреплялись интернациональные связи путем посылки писем и широкой информации о жизни и борьбе «заграничных безбожников» [13, Л. 197].

Особое внимание было уделено антипасхальной кампании. До ее начала крайкомом ВКП (б) были даны практические указания по подготовке, созваны совещания краевых советских, профессиональных и общественных организаций, даны задания по антирелигиозной работе отъезжающим уполномоченным крайкома. В помощь агитаторам и докладчикам агитмассовым отделом крайкома была выпущена методразработка «Против весенних кулацко-поповских праздников» тиражом 5 000 экземпляров [14, Л. 1].

Автозаводским райсоветом СВБ совместно с партийными организациями проведены инструктивные совещания и семинары для докладчиков. В ряде районов были проведены инструктивные совещания секретарей ячеек СВБ и актива [14, Л. 1].

Впервые применялись новые формы массовой работы: антирелигиозные политдни. Групповые агитаторы были проинструктированы

на совещаниях и в агитколлективах, после чего проводили беседы в цехах, по бригадам [14, Л.1–2].

Однако за отдельными исключениями районные и низовые партийные, профсоюзные, комсомольские и другие общественные организации недооценили значения антипасхальной кампании и не развернули своевременной массовой и организационной подготовительной работы [14, Л. 2].

Клубы Автозавода провели антирелигиозные вечера, однако качество их было неудовлетворительно: слабая посещаемость, слабое обслуживание, недостаточно квалифицированные доклады [14, Л.2].

Как отмечал горсовет СВБ, на Автозаводе как сама антипасхальная кампания, так и подготовка к ней прошли слабо. Формально проведено больше массовых мероприятий, чем раньше, но качество их неудовлетворительно: отсутствие увязки с местными условиями, недефференцированность, слабое привлечение художественных форм агитации [14, Л. 4].

В 1933 году вышло постановление секретариата горкома об укреплении антирелигиозной работы в городе. Отмечалось ослабление руководства антирелигиозной работой со стороны районных и заводских парторганизаций, развал работы ячеек и коллективов СВБ. На целом ряде предприятий города, в том числе и на Автозаводе, отмечалась неудовлетворительная антирелигиозная работа [23, Л. 122].

Чтобы наладить антирелигиозную работу, районные советы и заводские ячейки были укреплены лучшими активистами-антирелигиозниками. В октябре проведена отчетно-перевыборная кампания ячеек и коллективов СВБ Автозавода, завершившаяся районной конференцией [23, Л. 122]. Также состоялись совещания по укреплению «безбожной работы». Была обеспечена оплата одного работника СВБ из районных средств. Организация СВБ на Автозаводе к своей работе привлекла научные силы города (институты, музеи), которые изо дня в день путем

боевых форм и методов (лекции в цеху, в клубе, в общежитии, в бараках) пропагандировали, разъясняли научные основы марксизма-ленинизма, сочетали эту работу с организацией «ударных бригад безбожников» в борьбе за промфинплан, за улучшение материально-бытовых и культурных условий рабочих и работниц [23, Л. 122].

Заводские организации Автозавода оказывали практическую помощь в комплектовании антирелигиозного университета, организовали такую работу в частях гарнизона.

Но несмотря на активную работу, в последние годы наметился спад в «безбожной деятельности»: ослабление участия в антирелигиозной пропаганде кадров научных работников, студенчества, учительства, бездействовали профсоюзы. Райком ВЛКСМ, в свою очередь, перестал проверять, как выполняют данные им указания. Общим выводом является невыполнение указаний партийной конференции об усилении антирелигиозной пропаганды [24, Л.103].

В 1935 году был предпринят ряд мер по активизации антирелигиозной деятельности на Автозаводе.

По линии руководства:

1. Был укреплен состав СВБ, поднят его авторитет, он стал руководящим центром всей «безбожной работы» в районе, для этого пополнен новыми работниками;

2. На Автозавод были выделены платные секретари райсовета СВБ, которые не только организовывали, но и сами развертывали широкую «безбожную работу» в подшефном колхозе. Была организована сеть «безбожных школ, кружков, семинаров, лекций»;

3. Антирелигиозная работа стала рассматриваться как составляющая часть партийно-массовой работы. Крайкомом партии были проведены специальные работы с секретарями РК, их заместителями и инструкторами культпропов, редакторами райгазет по вопросам

антирелигиозной работы. Для этого использовались совещания, курсы, личные встречи, краевая печать;

4. Инструкторы крайкома и особенно инструкторы культпропа крайкома систематически помогали райкомам в развертывании антирелигиозной работы в районах [15, Л. 14–15].

По линии подготовки кадров безбожников:

1. Для увеличения «безбожного актива» осенью 1935 года было создано годичное антирелигиозное отделение для подготовки безбожников-пропагандистов;

2. Для подготовки и переподготовки секретарей районных советов СВБ и руководителей антирелигиозных семинаров в районе организовывались летом 1935 года 15-дневные антирелигиозные курсы с охватом 60 человек;

3. Был изменен состав заочников и работа с ними, так что учебой охватили в первую очередь районных работников СВБ и учителей [15, Л. 15].

По линии лекционной работы:

Лекция – доклад, живая беседа – стала основной формой массовой антирелигиозной работы. Для поднятия качества и расширения практики лекторской работы в районе были проведены следующие мероприятия:

1. Создана платная краевая лекторская антирелигиозная группа в составе А. И. Зыкова, М. Я. Брауде, И. И. Гордеева. Задачей лекторской группы и всех платных работников крайСВБ было обслуживание районов антирелигиозными лекциями, в том числе Автозаводского;

2. Во внештатную лекторскую работу были вовлечены все пригодные для этой работы профессора и преподаватели горьковских вузов (С. Д. Зеленцова, А. А. Анохина, К. М. Дурасова), в первую очередь естественники, диаматчики (В. Н. Шайкевич, Н. Н. Васяев, В. И. Маньковский);

3. Была создана группа студентов из мединститута, пединститута, которые вели антирелигиозную работу. Для них были организованы

антирелигиозные семинары, лекции, чтобы подготовить их как лекторов для работы на Автозаводе [15, Л. 15–16];

4. Лекции и беседы на антирелигиозные темы были оживлены путем показа диапозитивов, кино;

5. Для Автозавода был намечен ряд лекций и докладов: «Религия и наука», «Борьба за социализм и религия» и др. [15, Л. 16–17].

Непосредственное руководство всей лекционной «безбожной работой» было возложено на краевой совет СВБ и на краевое лекторское бюро. Радиоцентр транслировал две лекции в месяц на антирелигиозные темы. КрайОГИЗ выпустил ряд брошюр в помощь лекторам и пропагандистам-безбожникам Автозавода [15, Л. 17].

По линии клубной деятельности:

Клубы и избы-читальни стали центрами антирелигиозного воспитания широчайших масс трудящихся города и деревни. Их работа не ограничивалась постановкой лекций, хотя это была их первейшая обязанность в области антирелигиозного воспитания масс. Широко использовались в клубах и избах-читальнях самые разнообразные способы антирелигиозной пропаганды: постановка антирелигиозных спектаклей, читки рассказов, стихов, организация, в особенности для молодежи, певческих хоров, драмкружков, музыкальных кружков и др. [15, Л. 17].

Учитывая, что в колхозах и среди молодежи антирелигиозные спектакли играли огромную агитационную роль, краевое правление союза советских писателей обеспечило клубы работами на антирелигиозные темы. КрайОГИЗом были выпущены антирелигиозные сборники в помощь самодеятельным кружкам. С заведующими клубов и изб-читален были проведены беседы [15, Л. 17–18].

По линии работы комсомола:

Низкий уровень антирелигиозной пропаганды, сухие и скучные программы привели к тому, что молодежь проявляла зачастую более слабый интерес к антирелигиозной работе, чем взрослые [15, Л. 18].

Однако комсомольская организация на Автозаводе не стояла в стороне от антирелигиозной работы. А в крайком комсомола инструктора не считали нужным заниматься этим вопросом [15, Л. 18]. Однако по активизации автозаводского отделения комсомола были проведены следующие мероприятия:

1. Организованы курсы безбожников;
2. Проводилась антирелигиозная работа среди молодежи [15, Л. 19].

Первичные организации комсомола провели следующую работу: было выявлено, кто из комсомольцев имеет дома иконы, исполняет религиозные обряды, находится под влиянием верующих, определили, кто персонально из молодых ребят и девушек ходит в церковь, посещает сектантские молельни, кто поет в церковном хору. С ними была проведена разъяснительная работа, организованы беседы, их вовлекали в хоровые и драматические кружки. Была выполнена задача по пропаганде среди молодежи активных действий против хулиганства и пьянок во время поповских праздников. Комсомольцы Автозавода были застрельщиками в организации кружков антирелигиозной учебы, ячеек СВБ [15, Л. 19].

По линии школы:

Учитывая недостаточную работу учителя и школы по антирелигиозному воспитанию детей, на Автозаводе были проведены следующие мероприятия:

1. На летних и осенних учительских конференциях поставлены в план переподготовки учителей антирелигиозные вопросы;
2. В школы были отправлены письма по вопросам проведения антирелигиозной пропаганды;
3. Крайно совместно с краевым отделом СВБ давало методические указания учителям-обществоведам, естественникам и историкам, как лучше увязать прохождение учебной программы с выработкой антирелигиозного мировоззрения у детей [15, Л. 20];

4. Проводились в школах популярные антирелигиозные беседы, организовывались силами школьников антирелигиозные вечера, спектакли и др.;

5. Налажена была антирелигиозная работа с верующими родителями, а также оживлена антирелигиозная работа пионерорганизации в школах [15, Л. 20].

Учитывая огромную роль печати не только в антирелигиозной пропаганде, но и в деле руководства и направления всей антирелигиозной работы, *все районные газеты обязывались систематически помещать антирелигиозные статьи, заметки, освещать опыт антирелигиозной работы в районах, колхозах, на заводах, показывать примеры лучшей работы* [15, Л. 21].

Задачей райкома Автозавода в области антирелигиозной работы было:

1. Пересмотреть состав райкома, укрепить его, включив одного из членов бюро;

2. Изучить состояние антирелигиозности в районе, в каждом колхозе, заводе, состоянии церкви и сектантства, методы их работы, состояние антирелигиозной работы в каждом колхозе, сельсовете, клубе и избе-читальне, поместив практические мероприятия по усилению антирелигиозной пропаганды;

3. Учесть, изучить и расставить кадры, определив участки работы каждого антирелигиозника. Лучшие силы сосредоточить на опасных участках, где наиболее активны церковники и сектанты;

4. Организовать сеть кружков антирелигиозников и ячеек СВБ, для них выделить хороших руководителей из советской интеллигенции, в первую очередь из учителей;

5. Провести партийный день по вопросам «безбожной работы»;

6. Созвать конференцию автозаводских безбожников [15, Л. 21–22].

В 1936 году, несмотря на все предпринятые меры, деятельность СВБ на Автозаводе не была успешной.

К 1937 году организовано 170 ячеек СВБ в городе, из них на Автозаводе 67, ими охвачено было 5 600 человек [16, Л. 35]. Проведено 345 бесед и собраний, ими охвачено 5 904 человека. Проведено было 30 экскурсий в антирелигиозный музей, и 3 500 человек посмотрели кино на антирелигиозную тему [16, Л. 35].

28 мая 1937 года было созвано областное партийное совещание по антирелигиозной пропаганде.

28 декабря 1937 года постановлением президиума Горьковского облисполкома принято решение: «...церковь в поселке Гнилицы ликвидировать с последующим переоборудованием под клуб» [17].

20 октября 1938 года состоялось заседание секретариата Горьковского горкома ВКП (б). На повестке дня одной из тем была работа Автозаводского СВБ [18, Л. 14]. На заседании постановили, что состояние антирелигиозной пропаганды в районе неудовлетворительно, пленумы не созываются, нет работы с активом СВБ, научные силы не привлечены к «безбожной пропаганде». Комсомольские и профсоюзные организации не ведут антирелигиозную работу, большинство ячеек СВБ формально существуют только на бумаге.

Все это явилось результатом беспечности со стороны председателя районного совета СВБ и отсутствия должного руководства партийных организаций [18, Л. 14].

В связи с этим постановили:

1. Указать председателю райсовета СВБ, что основной задачей в его работе является: подбор и изучение кадров антирелигиозников, создание из них актива при райсовете СВБ, воспитание кадров и помощь им в практической работе;

2. Обязать райкомы ВКП (б) в ноябре обсудить на партийных собраниях вопрос о состоянии «безбожной пропаганды», а в декабре

провести отчетные собрания ячеек и райсоветов СВБ, произвести выборы там, где руководители ячеек и райсоветов оказались непригодными;

3. Считать обязанностью ячеек СВБ повседневную «безбожную пропаганду» и агитацию трудящихся и особенно верующих, разъяснение им вреда религии и контрреволюционной роли церковников путем лекций, бесед, экскурсий в музеи, путем личных бесед с верующими, уделяя особое внимание печати [18, Л. 14].

Партийные, комсомольские и профсоюзные организации должны были повседневно руководить организациями СВБ и оказывать им необходимую помощь.

10 июня 1940 года состоялось заседание бюро Горьковского городского комитета ВКП (б). Бюро отмечало, что антирелигиозная работа в городе находится в плачевном состоянии [19, Л. 204]. Многие парторганизации, в том числе Автозавода, не выполнили указаний горкома об антирелигиозной работе, передоверив ее организациям СВБ. Слабое внимание «безбожной работе» уделялось со стороны горисполкома, райисполкомов, отдельных вузов и техникумов города, неэффективно использовались научные силы и культучреждения города. Плохо работали комсомольские организации [19, Л. 204–205].

В связи с этим было постановлено:

1. Обязать все парторганизации города и Автозавода в июле 1940 года обсудить на собраниях вопрос о состоянии антирелигиозной работы на предприятиях и в учреждениях города;

2. Поручить райкомам ВКП (б) и парторганизациям крупных заводов создать на предприятиях постоянные агитколлективы безбожников; отделу пропаганды и агитации ГК организовать для них постоянный семинар;

3. Райкомам ВКП (б) организовать «безбожную работу» среди депутатов, секционеров, домохозяек, учащихся, родителей, привлекая к этой работе учителей, врачей и другие культурные силы;

4. Обязать профсоюзы обеспечить развертывание антирелигиозной работы среди членов союза, полностью используя ассигнования по назначению;

5. Освободить председателя райсовета СВБ от других общественных обязанностей и запретить освобождение их от работы без согласия горкома ВКП (б) [19, Л. 205].

За 1940 год в районе прочитано 48 лекций на антирелигиозные темы, на которых присутствовали свыше 5 000 человек. Проведена работа по подготовке антирелигиозных кадров в районе, проведено три курса антирелигиозников. Как отмечал городской комитет ВКП (б), райсовет СВБ работает плохо, да фактически и не работает – из 9 членов осталось 3 [20, Л. 59–59 Об.]. Имелись случаи справления религиозных обрядов верующими в церквах и на дому, в некоторых селениях распространялись письменные молитвы [20, Л. 59–59 Об.].

Из вышесказанного следует, что в деятельности СВБ были как пики активности – начало 1930-х годов, так и периоды спада – середина 1930-х годов. Несмотря на различные постановления, оживить антирелигиозную пропаганду на Автозаводе не удалось. Как в стране в целом, так и в конкретно взятом районе СВБ потерял свой авторитет и продолжал существовать лишь на бумаге.

Список литературы

1. Коржихина, Т. П. Общественные организации в СССР. Материалы к источниковедению и историографии / Т. П. Коржихина ; Рос. гос. гуманитар. ун-т. – М. : РГГУ, 1992. – 179 с.
2. Ильина, И. Н. Общественные организации России в 1920-е годы / И. Н. Ильина. – М. : ИРИ РАН, 2001. – 215 с.
3. Абросимова, Л. В. Церковь, верующие, власть / Л. В. Абросимова // Общество и власть : российская провинция. В 6 т. Т. 2. 1930 г. – июнь 1941 г. / сост. А. А. Кулаков, В. В. Смирнов, Л. П. Колодникова ; Ин-т рос. истории РАН. – М., 2005 – С. 943-970.

4. Кулаков, А. А. Век XX: Общество и региональная власть. Проблемы историографии : монография / А. А. Кулаков ; Нижегород. гос. архитектур.-строит. ун-т. – Н. Новгород: ННГАСУ, 2009. – 327 с.
5. Губкин, О. Русская православная церковь под игом богоборческой власти в период с 1917 по 1941 год [Электронный ресурс] / О. Губкин. – Режим доступа : <http://www.el-history.ru/node/391>, http://www.sir35.ru/rpc_3_3.
6. Гордин, А. А. Горьковский автомобильный завод. 1932 – 2012: история и современность / А. А. Гордин. – Н. Новгород : Кварц, 2012. – 320 с.
7. Горьковский автомобильный / редкол. : И. И. Киселев, В. Я. Доброхотов, А. В. Новиков [и др.] ; науч. ред. В. Я. Доброхотов. – М. : Мысль, 1981. – 303 с.
8. Меерович, М. Г. Рождение Соцгорода. Градостроительная политика в СССР.1926-1932 гг. (Концепция социалистического расселения – формирование населенных мест нового типа) / М. Г. Меерович. – Иркутск : Изд-во ИрГТУ, 2008 – 472 с.
9. Розанов, П. А. Антирелигиозная политика и деятельность власти // Общество и власть : российская провинция. В 6 т. Т. 2. 1930 г. – июнь 1941 г. / сост. А. А. Кулаков, В. В. Смирнов, Л. П. Колодникова ; Ин-т рос. истории РАН. – М., 2005 – С. 971-1022.
10. ГОПАНО (Гос. обществ.-полит. архив Нижегород. обл.). Ф. 2. Оп. 1. Д. 229. Л. 98.
11. Что решил краевой съезд безбожников // Безбожник. – 1931. – С. 3.
12. Познарев, Д. За безбожный Автозавод / Д. Познарев // Безбожник. – 1932. – С. 3.
13. ГОПАНО (Гос. обществ.-полит. архив Нижегород. обл.). Ф. 30. Оп. 1. Д. 32. Л. 197.
14. ГОПАНО (Гос. обществ.-полит. архив Нижегород. обл.). Ф. 2. Оп. 1. Д. 2371. Л. 1-4.
15. ГОПАНО (Гос. обществ.-полит. архив Нижегород. обл.). Ф. 2. Оп. 1. Д. 3506. Л. 14-23.

16. ГОПАНО (Гос. обществ.-полит. архив Нижегород. обл.). Ф. 3. Оп. 1. Д. 100. Л. 35.
17. Храм Рождества Богородицы [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.nne.ru/parish/php?id=378>.
18. ГОПАНО (Гос. обществ.-полит. архив Нижегород. обл.). Ф. 30. Оп. 1 Д. 1777. Л. 14.
19. ГОПАНО (Гос. обществ.-полит. архив Нижегород. обл.). Ф. 30. Оп. 1 Д. 2202. Л. 204-205.
20. ГОПАНО (Гос. обществ.-полит. архив Нижегород. обл.). Ф. 3. Оп. 1 Д. 2394. Л. 59, 59 Об.
21. Инцертов, Н. Решительно за организацию нового быта / Н. Инцертов // Безбожник. – 1930. – 26 янв. – С. 2.
22. ГОПАНО (Гос. обществ.-полит. архив Нижегород. обл.). Ф. 30. Оп. 1. Д. 127. Л. 15.
23. ГОПАНО (Гос. обществ.-полит. архив Нижегород. обл.). Ф. 30. Оп. 1. Д. 197. Л. 122.
24. ГОПАНО (Гос. обществ.-полит. архив Нижегород. обл.). Ф. 3. Оп. 1. Д. 117. Л. 103.
25. ГОПАНО (Гос. обществ.-полит. архив Нижегород. обл.). Ф. 30. Оп. 1. Д. 266. Л. 1-2об.
26. ГОПАНО (Гос. обществ.-полит. архив Нижегород. обл.). Ф. 30. Оп. 1. Д. 198. Л. 107-109.

А. А. Пустовалова

Культурный досуг горьковчан в годы Великой Отечественной войны

Отечественная культура, как и культура в целом, — это сложная, многоуровневая, всеохватывающая и противоречивая система развития и жизнедеятельности нашего общества, поэтому её изучение всегда актуально. Тема культуры в годы Великой Отечественной войны на сегодняшний день

принадлежит к числу наиболее актуальных проблем российской истории. Вопросов этой темы касались в своих исследованиях такие учёные, как Г. В. Серебрянская, Ю. А. Перчиков, М. Ю. Шальнов, А. А. Гордин и др. На современном этапе развития государства и общества необходимо с учётом исторического опыта определить истинную роль деятелей культуры в процессе формирования общественного сознания и морально-психологического настроения советских людей в конкретный исторический период, что представляет не только теоретический, но и практический интерес. Изучение же культуры края тем более важно для воспитания подрастающего поколения, так как то, что ближе, всегда воспринимается человеком более остро. Возможность указать конкретные места, где происходили те или иные события, наглядный рассказ о жизни земляков никогда нельзя будет заменить общими и безликими сведениями из учебников.

22 июня 1941 года стало началом сурового испытания для советского народа. Через несколько часов после начала войны по радио прозвучало обращение к советскому народу с призывом встать на защиту Отечества. В этот же день в городе Горьком вышел экстренный выпуск газеты «Горьковская коммуна». На площади Советской (ныне площадь Минина и Пожарского) состоялся многотысячный митинг, на котором перед собравшимися выступил секретарь Горьковского обкома ВКП(б) И.М. Гурьев. Многолюдные митинги и собрания волной прокатились по всей области.

Несмотря на то, что Горький был в первую очередь промышленным центром, культура города развивалась, работники образования, науки и культуры внесли большой вклад в формирование общественного сознания и воспитание людей. Как и в довоенное время, продолжали работать театры, музеи, выставки, клубы, библиотеки, издавались газеты и журналы, выходили боевые листки. Хотя их число в областях и республиках Поволжья по сравнению с 1940 годом, сократилось, но всё же оставалось

значительным. Основными учреждениями культуры оставались клубы Наркомата просвещения. В 1941 году их число достигло 3 780 [1].

Война внесла немало изменений в деятельность и структуру культпросветучреждений, но их жизнь не остановилась. Библиотеки, дома культуры, избы-читальни, красные уголки занимались организацией докладов, бесед, различных кружков, в том числе и по изучению военного дела, показывали кинофильмы, выпускали стенгазеты.

Огромное внимание было уделено пропаганде и агитации, крайне необходимой в условиях, когда только с 22 июня по октябрь 1941 года на территорию СССР было сброшено с самолетов 400 млн немецких листовок [1].

Сеть политпросветучреждений области в 1941 и 1943 годах [2]:

	1941 г.	1943 г.
Избы-читальни	1080	1103
Сельские библиотеки	260	260
Районные ДК	47	48
Музеи	11	11
Райбиблиотеки	62	62
Горбиблиотеки	29	29
Детские библиотеки	30	30
Всего	1519	1548

Основываясь на этой статистике, можно сделать вывод, что количество библиотек и музеев не уменьшалось, а изб-читален и домов культуры стало даже больше, несмотря на тяжелейшие условия жизни и труда. Военная повседневность горьковчан, в частности питание, действительно поражает своей скудностью. Голод был постоянным спутником человека. Член комсостава одного из заводов, В. А. Лапшин писал в своём дневнике: «22 февраля 1943 года ... Вчера на завтрак дали блюдце манной каши и стакан чаю, в обед – отварной вермишели и маленький кусочек поджаренного шпика, вечером – пудинг из манной

каши». Основу питания рядового горожанина составляли хлеб, картофель, капуста. Редко на столах рабочих и инженеров появлялись масло, молоко, тем более – мясо и рыба. Лишь летом меню было более разнообразным за счёт выращенных своими руками овощей » [3]. Жилищный вопрос также обострился, несмотря на то, что продолжалось строительство. С июля 1941 года в Горький стали прибывать первые беженцы, а уже осенью город превратился в крупнейший эвакуационный пункт страны [3].

В таком положении, безусловно, людям требовалась мощная моральная поддержка. И главную роль в этом сыграли именно учреждения культуры, которые, как могли, поддерживали дух и настроение горожан на должном уровне.

Центрами культуры в городе оставались библиотеки. Изучение материалов Государственного общественно-политического архива Нижегородской области позволяет в общих чертах осветить основные задачи, стоявшие в военные годы перед работниками библиотек, а также методы их решения. Кроме того, имеются сведения об интересах читателей и статистика о количестве областных и городских библиотек [4].

Война поставила перед работниками библиотек новые ответственные задачи: полностью подчинить свою деятельность интересам обороны страны, систематически знакомить трудящихся с решениями партии и правительства, сообщениями Совинформбюро, помогать в мобилизации масс на перестройку народного хозяйства на военные рельсы, на всемерное увеличение помощи фронту. Библиотекари устраивали в госпиталях, на предприятиях громкие читки во время обеденного перерыва, встречи с известными местными и эвакуированными в регион писателями, организовывали передвижные книжные выставки, газетные витрины.

Резко изменились запросы читателей. Значительно увеличился спрос на военные уставы, наставления по стрелковому делу, литературу об организации противовоздушной обороны, об экономических ресурсах Германии и т.д. За первый год войны справочно-библиотечный отдел

областной библиотеки выдал тысячи справок по вопросам техники и обороны. Бойцы народного ополчения, бойцы всевобуча, групп самозащиты шли в библиотеки за книгой, которая помогла бы им овладеть искусством борьбы с врагом. Постепенно в ходе войны запросы стали носить не только учебный, но и практический характер: восстановление железнодорожных мостов, гидрология рек, торпедные катера, телефонное дело, производство зажигалок, производство сахара из различных источников, борьба с авитаминозом и дистрофией, протезное дело и др. В годы войны у читателей неизмеримо увеличилась не только потребность в книге – помощнице в борьбе за победу, но и в периодической печати.

Возросло количество запросов на сельскохозяйственную литературу. В связи с участием городского населения в сельскохозяйственных работах горожане стремились изучать сельское хозяйство. Огромный интерес проявили читатели военных лет к исторической литературе о героическом прошлом Родины и к художественной литературе об идущей войне. Книги В. Гроссмана «Народ бессмертен», В. Василевской «Радуга», «Героическая Москва», «Героический Ленинград», «250 дней героической обороны Севастополя» не стояли на полке, постоянно были выданы читателям. Резко возрос интерес к русской и западноевропейской классике. В условиях военного времени пропагандистская и агитационно-массовая работа библиотек области все чаще выносятся за стены библиотек: на призывные пункты, в госпитали, цеха, фермы. Так, в 1942 году областная библиотека имела передвижки в 21 госпитале, 5 воинских частях, а также в Свердловском военкомате и эвакуационном пункте. Очень изобретательны и активны в работе с населением в военное время были Нелюбовская изба-читальня Бутурлинского района, Хмелевицкая сельская библиотека Шахунского района, Краснобаковская, Семеновская и Балахнинская районные библиотеки, Дзержинская городская и многие другие библиотеки области. Библиотеки области активно участвовали в восстановлении хозяйства в районах, освобожденных от немецкой оккупации. Только за 8 месяцев 1943 –

1944 годов было собрано для освобожденных районов 164 тыс. томов литературы по всем отраслям знаний. Были скомплектованы фонды более 30 районных и городских библиотек и отправлены в Харьковскую, Ростовскую, Смоленскую, Калининскую и Полтавскую области. Коллективы библиотек активно участвовали в социалистическом соревновании. По итогам 1943 года областная библиотека заняла второе место во Всесоюзном социалистическом соревновании.

Не менее важную роль в мобилизации советского народа на борьбу с немецко-фашистским агрессором сыграла печать, она была подчинена единой цели – «Всё для фронта! Всё для победы!». Война резко изменила условия работы печати, повысила ее агитационно-пропагандистскую и организаторскую роль. В целях широкого развертывания военных газет пришлось несколько сократить общую печать. Из 39 центральных газет было оставлено 18 [5].

На страницах «Горьковской коммуны» и других газет пропагандировались идеи советского патриотизма, разоблачалась жестокость фашизма, разъяснялся справедливый характер борьбы советского народа с немецко-фашистскими захватчиками, сообщались сводки Совинформбюро. Во всех газетах и в каждом номере журналов освещался материал под рубрикой «Что ты сделал сегодня для фронта?». «Горьковская коммуна» организовывала специальные выпуски выездной редакции на «Красном Сормове», автозаводе и др. заводах Горьковской области. Они выходили тиражом от 500 до 1 500 экземпляров. Специальная листовка-газета «Горьковской коммуны» помогала партийным организациям заводов вскрывать внутренние резервы, развертывать соревнование между бригадами, участками, цехами, вести борьбу за экономию топлива, электроэнергии и материалов [6].

Каждые 2–3 дня отдел агитации и пропаганды обкома ВКП(б) и редакция «Горьковской коммуны» выпускали «Окна ТАСС», которые вывешивались на центральных площадях и улицах Горького, у проходных

заводов и фабрик. В выпуске «Окон ТАСС» участвовали многие советские художники и поэты. Было издано свыше 1 500 экземпляров. «Окна ТАСС» были разнообразны по форме: плакаты-карикатуры, рассказы в картинках, батальные и бытовые сцены, монументальные листы больших размеров, посвященные подвигам Советской Армии и героическим образам национальной истории. Опыт издания «Окон ТАСС» в Горьком впоследствии был перенесен в Дзержинск, Балахну, Павлово и другие города области.

Одним из средств агитационно-пропагандистской работы стал т.н. «Боевой листок». Боевые листки выпускались на предприятиях промышленности и транспорта, в колхозах и МТС, в организациях и учреждениях. Они давали возможность быстро откликаться на события на фронте и в тылу, рассказывали о передовиках производства, отражали ход социалистического соревнования. Выпускались, как правило, на специальных бланках, в рукописном виде. В них публиковались небольшие заметки, короткие стихи, призывы, карикатуры [6].

Война предъявила новые требования и к работе театров, в первую очередь к их репертуару. Учитывая эти требования, областной драматический театр поставил за время войны ряд хороших патриотических и антифашистских пьес: «Платон Кречет», «Слава», «Фельдмаршал Кутузов», «Батальон идёт на Запад» и др. С успехом прошёл спектакль по пьесе местных авторов Костылева и Лондона «Козьма Минин».

Театр оперы и балета восстановил постановки опер «Князь Игорь», «Иван Сусанин». Театр юного зрителя поставил пьесу местного автора Данилевского «Партизаны уходят в лес».

Хорошо показал себя за это время молодёжный театр им. В. П. Чкалова. С первых же дней войны он переключился на обслуживание частей Красной Армии. В коллективе появились свои поэты, драматурги, которые схватывали злободневные темы и создавали свой собственный репертуар. Они уехали обслуживать прифронтовые части Красной Армии. Подлинными

патриотами своей Родины показали себя артисты этого театра: М. Кузнецов, Лондон, Иванов, Шароградский, Стряпкина, Малышев и др.[7].

В годы Великой Отечественной войны в г. Горьком функционировало 7 театров: республиканский театр драмы им. М. Горького, театр оперы и балета им. А. С. Пушкина, театр юного зрителя им. Н. К. Крупской, театр кукол, драматический театр им. В. П. Чкалова, филармония, эстрадный театр «Снайпер».

Перед коллективами была поставлена задача положить в основу своей работы широкую пропаганду русской культуры, путём художественных образов отразить величие национального характера русского человека, показать историческое прошлое народа, раскрыть те стороны в духовном облике русского человека, которые проявлялись с особой силой в периоды борьбы с иноземными захватчиками: патриотизм, воинская доблесть, братская помощь, самоотверженность.

С первых месяцев войны началась работа по созданию репертуара из патриотических и антифашистских произведений, стали формироваться театральные-концертные бригады по обслуживанию частей Красной Армии на фронтах и в тылу. Артисты выступали в госпиталях перед ранеными. Только в 1941 – 1944 годах работники горьковских театров дали в частях Красной Армии 4 240 спектаклей и концертов, 3712 концертов в госпиталях. На фронт выезжало 14 бригад, которые организовали 1 500 выступлений [8].

Осенью 1942 года из артистов горьковских театров была сформирована смешанная фронтовая бригада, в которую вошли солисты театра оперы и балета М. Л. Чиненкова, Н. А. Дружков, артист театра драмы В. А. Мазенков, артисты балета филармонии Ю. А. Новер-Домантович, Е. С. Додэ-Дуда и пианистка О. В. Королёва, а также З. В. Галина, Г. Д. Постников, М. П. Лашицкий, М. М. Новикова. С 30 октября по 5 ноября 1942 года бригада под руководством режиссёра тюза А. А. Некрасовой выступала перед бойцами и командирами Красной Армии на Волховском фронте. С 7 ноября 1942 года по 3 января 1943 года бригада обслуживала передний край и дала 112

выступлений. Концерты проходили на командных пунктах батальонов, дивизий, в штабе армии, 16 из них были даны непосредственно на передовой и в землянках. Часто артисты не прекращали своё выступление даже во время начинавшегося пулемётного и миномётного обстрела.

Бригада имела в своём репертуаре костюмированный монтаж пьесы Гладкова «Давным-давно», который пользовался исключительным успехом. Артист драмтеатра В. А. Мазенков часто писал стихотворные тексты для выступлений. В репертуар бригады входили русские народные песни, романсы и балетные номера.

Нередко на фронте в медсанбате горьковчане сдавали кровь для раненых бойцов и командиров Красной Армии [8].

К началу Великой Отечественной войны в Горьком было 4 музея: краеведческий, художественный, Домик Каширина и Литературный им. А. М. Горького.

В июле 1941 года в Горьковскую область в огромном количестве поступили на сохранность экспонаты ленинградских музеев: Государственного русского музея; Дворцов–музеев г. Пушкина (Александровского, Павловского, Екатерининского), а также Государственного этнографического музея. Эти грузы находились в Горьковском краеведческом музее с июля по сентябрь 1941 года. Затем все это было отправлено дальше на Восток, в город Томск, так как в Горьком оставлять музейные ценности было небезопасно.

В течение 1942 и большей части 1943 года музеи не работали, фонды их были эвакуированы в отдаленные северные районы Горьковской области. Осенью 1941-го года были эвакуированы в Новосибирск все ценные фонды художественного музея. Согласно постановлению Горьковского ГКО от 23 октября 1941 года, в деревню Большие Селки Тоншаевского района переехал литературный музей им. А. М. Горького. Горьковский краеведческий музей в это время также готовился к эвакуации и 24 ноября отбыл из города в село Тонкино [1].

Даже в этот период не прекращалось пополнение музейных фондов новыми экспонатами: в июле 1943-го года литературному музею было выделено дополнительно к смете 12 тыс. рублей на приобретение картин с выставки художников Поволжья. В октябре 1943-го года дополнительные средства в размере 50,3 тыс. рублей выделялись художественному музею как на неотложные художественные нужды, так и на организацию выставочной работы. Специально ассигновались 20 тыс. рублей на реставрацию картины К. Е. Маковского «Воззвание Минина».

Научные сотрудники и экскурсоводы Литературного музея за 1943 – 1944 годы прочли 105 лекций о жизни и творчестве А. М. Горького, организовали 7 передвижных выставок, провели 138 экскурсий, обслужив 9 450 работников промышленности и раненых в госпиталях [1].

К осени 1943 года эвакуированные музейные фонды были возвращены в Горький. Началась работа по восстановлению городских музеев, в результате которой к 26-й годовщине Октября возобновили свою деятельность Литературный музей А. М. Горького и Домик Каширина, а затем краеведческий и частично художественный музеи.

Таким образом, в годы войны культурная жизнь горьковчан, несмотря на лишения и трудности, оставалась довольно насыщенной, постоянно проводились мероприятия по улучшению работы учреждений данной сферы. Разумеется, всё это было бы невозможно без определённой базы, созданной ещё в 1930-е годы. На примере Автозаводского района города Горького можно убедиться в том, что работа по созданию такой базы действительно проводилась.

Список литературы

1. Серебрянская, Г.В. Промышленность и кадры Волго-Вятского региона Российской Федерации в конце 30-х – первой половине 40-х годов XX века: Монография / Г. В. Серебрянская. – Н. Новгород: Нижегород. гос. архитектур.-строит. ун-т, 2003. – 361с.
2. ГОПАНО, Ф.3, Оп.1, Д.4385, Л. 117.

3. Гордин, А. А. Горьковский автомобильный завод: история и современность / А. А. Гордин. – Н. Новгород : Кварц, 2012. – 154 с.
4. ГОПАНО, Ф.3, Оп.1, Д. 2370, 2372, 2424, 2431, 4385, 4971.
5. ГОПАНО, Ф.3, Оп.1, Д. 2424, Л. 13–15.
6. ГОПАНО, Ф.3, Оп.1, Д. 2431, Л. 7–8, 12.
7. ГОПАНО, Ф.3, Оп.1, Д.2372, Л.72.
8. Марченко, М. А. Театры г. Горького в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. URL: <http://www.archiv.nnov.ru/?id=4140>.

И. В. Рулева

Советская газетная периодика в освещении отечественной историографии

На протяжении всей истории Советского государства в системе взаимоотношений власти и общества важное место занимали средства массовой информации и, прежде всего, центральная и местная печать. Как известно, в Советском Союзе издавались тысячи ежедневных газет, которые отражали политические, социально-экономические, культурно-бытовые события жизни общества. В советское время многие архивные фонды были закрыты, поэтому одним из важнейших материалов по исследованию данного вопроса являлись газеты. Они были основным способом диалога между властью и обществом, эффективным механизмом взаимного воздействия, инструментом формирования мировоззрения, пропаганды политики Советского государства, средством организации социально-экономической, культурной и духовной жизни общества.

Местная низовая печать является ценным, практически неисследованным источником информации по изучению проблемы взаимоотношений власти и общества, особенно в её региональном аспекте.

В данной главе рассматривается механизм взаимодействия партийных органов и массовой периодической печати Нижегородского региона в XX веке.

Информационно значимы для изучения данной темы архивные материалы, разнообразные по происхождению, содержанию и качеству. Для раскрытия некоторых аспектов взаимодействия власти и общества были использованы документы государственных архивов Нижегородской области – Центрального и Общественно-политического (далее – ГУ ЦАНО и ГУ ГОПАНО).

Основа и важнейшая часть источниковой базы исследования – документы ГУ ГОПАНО: фонды Горьковского обкома (фонд 3, опись 2) и

горкома КПСС (опись 2, 11, 14, 30) и 30 фонд, опись 11, 14. В них – значимый материал, отражающий специфику взаимоотношения власти и прессы: протоколы заседаний обкома, горкома, райкомов партии, материалы отдела пропаганды и агитации; большое количество документов по проблемам текущей деятельности редакций областных и районных газет.

Документы, хранящиеся в фонде 30 – протоколы заседаний бюро горкома в большинстве своём отражают работу местных газет, а именно: изменения тиражности, формата, материально-технической базы, обзоры и справки о состоянии и мерах по улучшению содержания и массово-политической работы изданий. Сведения, содержащиеся в этом фонде, позволяют не только получить значительный объем информации по работе партийных органов с редакциями, но также проследить: как и в каком объёме материал публиковался на страницах газет.

Анализ этих материалов позволяет сделать вывод о том, что при оценке работы районных газет основное внимание обращалось на следующие аспекты деятельности: распространение передового опыта, освещение и пропаганда социалистического соревнования; действенность публикуемых критических материалов газеты, работа с письмами читателей, сотрудничество редакционной коллегии с внештатным коллективом; своевременная публикация партийных постановлений, воспитательная работа; стилистические ошибки и штампы в языке публикаций.

В фонде 3 хранятся протоколы заседаний бюро обкома. Данные документы носят более официальный характер, и в них содержатся значимые для исследования постановления: о повышении эффективности работы местных газет, распространении печатных изданий, развитии общественных начал. Здесь сосредоточены разнообразные документы, воссоздающие целостную картину деятельности региональной печати в изучаемый период.

Анализ указанных архивных материалов позволил проследить, во-первых, реализацию циркуляров власти через местную периодическую печать; во-вторых, как партийное руководство редакциями газет стало

средством управления общественными процессами и инструментом воздействия на массы.

Материалы по исследуемой проблеме содержатся также в центральных и местных периодических изданиях данного периода. Так, в советский период истории издавалось такое официальное статистическое издание, как «Летопись периодических изданий СССР», в котором перечислялись названия, указывались выходные данные газет [15–17].

Опираясь на анализ непосредственно самих публикаций, можно исследовать жизнь отдельных регионов, взаимодействия органов власти и общества. Особую роль играют письма читателей: с их помощью можно проследить, какие проблемы были актуальными для населения в частности, какие отражали общественные настроения в целом.

В современной историографии почти не изучен вопрос о взаимодействии органов власти и общества через призму региональной периодической печати.

Первые исследования 1920 – 1930-х годов XX века касались создания и работы системы советской печати. Они посвящались, в основном, низовой печати, развитию нового политического образа советской газеты. Авторы данных работ, как правило, освещают распространение низовой печати по стране и среди населения, становление и развитие рабселькоровского движения, распространение опыта взаимодействия читателей с печатными органами, создание стенных газет в каждом коллективе. Для данного периода наиболее существенны труды И. Вардина, И. М. Варейкис [8–10]. Они посвящены начальному этапу существования советских печатных периодических изданий, и соответственно в них дан подробный анализ деятельности партийных органов власти и редакций газет, отмечаются основные их функции: информационная, пропагандистская, организаторская. Следует также отметить работы В. Астрова, С. Ингулова [2,12]. Они способствуют более полному пониманию принципов работы газетной

периодики в первые десятилетия существования советских печатных изданий.

Годы хрущевской «оттепели» – 1950 – 1960-е гг. XX века – время исключительно значимых для дальнейшего развития страны перемен, затронувших все стороны государственной и общественной жизни. Работы этого времени отражают задачи развития печати, которые ставились не только центральным, но и региональным редакциям газет. Основной целью многих из указанных исследований было обоснование сопричастности к процессу социалистического строительства, указание на роль районных газет в реализации решений партии и правительства.

Актуальными в этот период были вопросы улучшения качества, содержания, эффективности работы газет и их распространения среди населения. Данные аспекты отражены в трудах А. И. Акбарова, А. К. Белкова [1,5]. В работе Н. Г. Богданова, В. Г. Лапина «Районная газета» [7] рассматриваются её основные задачи. Одной из центральных тем указанного исследования является также взаимодействие партийных органов власти с редакциями. Приводятся здесь и цитаты из Постановлений ЦК КПСС. Сделан также акцент на определенные аспекты деятельности печатных органов: взаимодействие руководства райкомов с местными газетами, обобщение опыта новаторов и передовиков, пропаганда и действенность опубликованного материала и т.д.

Период 1970 – 1980-х годов XX века характеризуется ростом интереса к печатным изданиям. Отличительной чертой историографии данного периода является увеличение количества работ, а также их попытка всестороннего изучения роли и места периодики в жизни советского общества. Появляются исследования В. А. Шандры, В. Г. Киселева, И. В. Кузнецова, И. М. Маковейчука [13,14,19,28], в которых предпринимается попытка всестороннего изучения деятельности редакций газет. Работы этих лет в основном носили журналистский характер. Авторы отводят значительную роль газете как органу пропаганды советского образа жизни.

Исследователи рассматривали роль газеты в борьбе за повышение эффективности социалистического соревнования, пропаганду передового опыта, выявляют ведущие направления и характерные черты пропаганды. Немаловажная роль, по мнению авторов данного периода, отводилась действенности публикуемого материала, выступлений и критических публикаций газеты. Е. А. Блажнов, А. А. Воротников, Т. И. Ахундзянова [3,6,11] большую роль в своих работах отводили формам и методам влияния партийного руководства на органы печати, его роли в политическом просвещении.

В исследованиях, проводившихся в 1970 – 1980-е годы XX века, можно выделить ряд особенностей. Во-первых, увеличение количества документов, вводимых в научный оборот; во-вторых, исследование деятельности не только центральных, но и региональных периодических изданий.

Как уже отмечалось выше, в этот период проводились исследования и региональных печатных органов. И. М. Лубкович, Э. В. Бабенко-Пивторадни [4,18] в своих работах рассматривают опыт расширения и укрепления связи с читательскими массами – формах и методах их влияния на работу печатных органов; эффективности идеологического воздействия, повышения действенности публикуемого материала и дальнейшего совершенствования средств массовой информации в Московской, Ленинградской, Белгородской, Воронежской, Тамбовской областях, Башкирии, Украины и т.д.

В это же время появляются труды А. Н. Платошкина, Г. Н. Фролова [26,27], которые акцентировали свое внимание на работу печати в сфере улучшения работы агропромышленного комплекса: ее участию в решении проблем развития и интенсификации сельскохозяйственного производства, организации социалистического соревнования и пропаганде передового опыта, новаторства в данной сфере.

Конец 1980-х – начало 1990-х годов знаменуется периодом радикальных изменений в общественно-политической жизни страны. Эти изменения вызвали к жизни новые аспекты изучения вопросов развития

периодической печати. Открытие архивов способствовало изменениям в исторической науке, её освобождению от идеологии. В связи с этим стало возможно более объективное определение роли газет в развитии отдельных регионов, в их взаимодействии с местными органами власти.

Основная часть исследований 1990 – 2000 годов – диссертации. Основным аспектом их – история региональной периодической печати, так как именно она продолжает оставаться малоизученной в отечественной историографии. Данные работы рассматривают роль и особенности деятельности органов печати в контексте региональной специфики. Это диссертации И. Л. Афанасьева, Т. А. Белозеровой, О. Е. Косых, А. Н. Лихтина, А. И. Суворова.

Крупнейшей работой является труд в 6 томах издания Нижегородской части Международного проекта ИРИ РАН «Общество и власть. Российская провинция. 1917 – 1980-е годы» [20–25], в котором отражены основные аспекты познания и осмысления сущности всего многообразия сложных и противоречивых взаимоотношений двух действующих сил исторического процесса – власти и общества. В работе проведен анализ внутреннего состояния власти, механизмов ее деятельности; структуры общества, ее реакции на политику власти. Также здесь подчеркивается важнейшая роль местной периодической печати в проблеме изучения региональных взаимоотношений партийных органов и населения, а также формирования общественной активности через печать.

«Для историка, изучающего проблемы взаимодействия общества и власти, уникальность Нижегородского региона не только в исторической традиции, в его особенностях экономических, конфессиональных, этнопсихологических, природно-географических, определивших его место в истории России, но и в том богатстве исторической информации, которая отложилась в местных архивохранилищах... В силу политических обстоятельств в советское время Нижний Новгород, тогда Горький, был закрытым городом для иностранных граждан, а нижегородские архивы,

документы советской эпохи, были закрыты и для отечественных исследователей» – отмечает историк А. А. Кулаков [29].

Таким образом, исследования о взаимодействии органов власти и общества, проводившиеся в 20–80 годах XX века, отражали марксистско-ленинскую идеологию. Все работы были построены по единому алгоритму, и для них характерна высокая степень идеологической заданности. Для работ начала XXI века характерно разнообразие подходов к изучению местной низовой печати и её проблематики.

Список литературы

1. Акбаров, А. И. Роль газеты «Правда» в победе социалистической революции в Туркестане / А. И. Акбаров. – Ташкент: Узбекистан, 1968. – 304 с.
2. Астров, В. Ленин и рабочая печать / В. Астров. – М. : Работник просвещения, 1924. – 41с.
3. Ахунзянов, Т. И. Идеино-политическая направленность печати / Т. И. Ахунзянов. – М. : Политиздат, 1976. – 63 с.
4. Бабенко-Пивторадни, Э. В. Утверждая ценности нового мира. О пропаганде советского образа жизни средствами печати республики / Э. В. Бабенко-Пивторадни. – Киев. : Политиздат Украины. 1979. – 136 с.
5. Белков, А. К. Партийная и советская печать в годы восстановления народного хозяйства (1921 – 1925). Лекции / А. К. Белков. – М. : Изд-во МГУ, 1956. – 15 с.
6. Блажнов, Е. А. Партийная печать и пятилетка / Е. А. Блажнов. – М. : Московский рабочий, 1984. – 112 с.
7. Богданов, Н. Г. Районная газета (из опыта районных газет Ленинградской области) / Н. Г. Богданов, В. В. Лапин, В. Г. Пронина. – Л. : Лениздат, 1957. – 219 с.

8. Вардин, И. Советская печать / И. Вардин. – М. : Работник просвещения, 1924. – 152 с.
9. Варейкис, И. М. Задачи партии в области печати / И. М. Варейкис. – М. – Л.: Гос. изд-во, 1926. – 37 с.
10. Варейкис, И. М. Политика партии в деревне и задачи крестьянской печати / И. М. Варейкис. – М. : Работник просвещения, 1925. – 45 с.
11. Воротников, А. А. Печать и село (Роль газет в подъеме сельского хозяйства в период между 23-м и 24-м съездами КПСС. На материалах Белгородской, Воронежской и Тамбовской областей) /А. А. Воротников – Саратов. : Изд-во Саратов. ун-та, 1976. – 136 с.
12. Ингулов, С. Реконструктивный период и задачи печати / С. Ингулов. – М.–Л. : Государственное издательство, 1930. – 93 с.
13. Киселев, В. Г. Информационные материалы в районной газете (Из опыта работы газеты «Невская заря») / В. Г. Киселев. – Л. : Лениздат, 1975. – 105 с.
14. Кузнецов, И. В. Партийно-советская печать в годы социалистической индустриализации страны (1926 – 1929). Лекции / И. В. Кузнецов. – М. : Изд-во Москов. ун-та, 1974. – 208 с.
15. Летопись периодических изданий СССР. 1950 – 1954. – М. : Изд-во Всесоюз. книж. палаты, 1955. – 874 с.
16. Летопись периодических изданий СССР. 1955 – 1960. Ч. II. Газеты. – М. : Изд-во Всесоюз. книж. палаты, 1962. – 851с.
17. Летопись периодических изданий СССР 1961–1965. Ч. II. Газеты. – М. : Изд-во Всесоюз. книж. палаты, 1967. – 865 с.
18. Лубкович, И. М. Местная печать: проблемы повышения эффективности / И. М. Лубкович. – Львов : Изд-во Львов. ун-та, 1989. – 136 с.
19. Маковейчук, И. М. Советская печать – мощное средство организации и воспитания масс. На материалах Украинской ССР (1960–1980) / И. М. Маковейчук. – Киев. : Наукова думка, 1982. – 152 с.

20. Общество и власть. Российская провинция. 1917 – 1980-е годы (по материалам нижегородских архивов) Т. 1. 1917 – середина 30-х годов / Сост. А. А. Кулаков, В. В. Смирнов, Л. П. Колодникова. – М. : ИРИ РАН, 2002.
21. Общество и власть. Российская провинция. 1917 – 1980-е годы (по материалам нижегородских архивов) Т. 2. 1930 – июнь 1941г. / Сост. А. А. Кулаков, В. В. Смирнов, Л. П. Колодникова. – М. : ИРИ РАН, 2005.
22. Общество и власть. Российская провинция. 1917 – 1980-е годы (по материалам нижегор. архивов) Т. 3. Июнь 1941 – 1953 г. / Сост. А. А. Кулаков, В. В. Смирнов, Л. П. Колодникова. – М. : ИРИ РАН, 2005.
23. Общество и власть. Российская провинция. 1917 – 1980-е годы (по материалам нижегор. архивов) Т. 4. Ч. 1, 2. 1953 – 1965 гг. / Сост. А. А. Кулаков, В. В. Смирнов, Л. П. Колодникова. – М. : ИРИ РАН, 2007.
24. Общество и власть. Российская провинция. 1917 г. – 1980-е годы (по материалам нижегородских архивов) Т. 5. 1965 – 1985 гг. / Сост. А.А. Кулаков, В.В. Смирнов, Л.П. Колодникова. – М. : ИРИ РАН, 2008.
25. Общество и власть. Российская провинция 1917 – 1980-е годы (по материалам нижегородских архивов) Т. 6. 1986 – 1991 гг. / Сост. А. А. Кулаков, В. В. Смирнов, Л. П. Колодникова. – М. : ИРИ РАН, 2010.
26. Платошкин, А. Н. Крупным планом агропром: продовольственная программа в зеркале прессы / А. Н. Платошкин. – М. : Мысль, 1987. – 307 с.
27. Фролов, Г. Н. Освещение вопросов сельского хозяйства в печати. Лекция по курсу « Теория и практика партийно-советской печати» / Г. Н. Фролов. – М. : Изд-во МГУ, 1971. – 36 с.
28. Шандра, В. А. Газета, пропаганда, жизнь: вопросы теории и методики / В. А. Шандра. – М. : Мысль, 1982. – 144 с.
29. Кулаков, А. А. Век XX : Общество и региональная власть. Проблемы историографии / А. А. Кулаков. – Н. Новгород : Изд-во ННГАСУ, 2009. – 327с.

Социалистический город.
Феномен социалистического города:
социокультурный аспект

Коллективная монография

Редактор Н. А. Воронова

Подписано в печать ___ Формат 60x90 1/16. Бумага газетная. Печать трафаретная.
Уч.-изд.л. 4,1. Усл. печ. л. 4,6. Тираж 500 экз. Заказ №
Федеральное государственное бюджетное учреждение
высшего профессионального образования
«Нижегородский государственный архитектурно-строительный университет»
603950, Н.Новгород, Ильинская, 65
Полиграф ННГАСУ, 603950, Н.Новгород, Ильинская, 65