

Примечания

1. *Годовой* отчет об эксплуатационной деятельности НВРП за 1943 г. // Российский государственный архив экономики (РГАЭ). – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 47.
2. *Годовой* отчет об эксплуатационной деятельности НВРП за 1944 г. // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 72.
3. *Годовой* отчет об эксплуатационной деятельности НВРП за 1945 г. // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 6. – Д. 98.
4. *Гоманенко О. А.* Водная коммуникация в транспортной системе Сталинграда накануне и в период Великой Отечественной войны / О. А., Гоманенко, С. Г. Сидоров // Известия Волгоградского государственного технического университета: межвузовский сб. науч. ст. – Волгоград, 2006. – №3 (18). – (Сер. Актуальные проблемы реформирования российской экономики (теория, практика, перспектива). – Вып. 3).
5. *Доклад* зам. начальника НВРП о работе с кадрами за навигацию 1943 г. // Государственный архив Волгоградской области (ГАВО). – Ф. Р-1491. – Оп. 1. – Д. 33.
6. *Доклад* комиссии в составе т. С. Румянцева, т. Соловьева, т. Анисимова «О результатах проверки работы НВРП за 1943 г. и ходе подготовки к навигации 1944 г.». 18 декабря 1943 г. // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 5. – Д. 11.
7. *Докладная* записка Председателю Госплана при СНК т. Н. А. Вознесенскому, секретарю ОК ВКП(б) т. А. С. Чуянову от Уполномоченного Госплана по Сталинградской области т. А. Короткова «О выполнении правительственного плана судоремонта и ходе навигации по НВРП НКРФ». 1944 г. // РГАЭ. – Ф. 4372. – Оп. 44. – Д. 1092.
8. *Объявление* НВРП // Сталинградская правда. – 1945. – 26 августа.
9. *Объяснительная* записка начальника Астраханского местного флота НВРП т. Позднякова и главного бухгалтера т. Чепурнова к годовому отчету пристани Астраханского местного флота за 1944 г. // Государственный архив Астраханской области (ГААО). – Ф. 2353. – Оп. 4. – Д. 5.
10. *Отчет* инструктора отдела кадров ГК ВКП(б) т. Гринькова за первое полугодие 1944 г. // Центр документации новейшей истории Волгоградской области (ЦДНИВО). – Ф. 71. – Оп. 4. – Д. 53.
11. *Отчет* УНВРП за 1944 г. // РГАЭ. – Ф. 1562. – Оп. 11. – Д. 1775.
12. *Отчет* УНВРП за 1945 г. // РГАЭ. – Ф. 1562. – Оп. 11. – Д. 2035.
13. *Профдонесение* председателя Нижневолжского Бассейнового комитета профсоюза рабочих речного транспорта (Баскомреч) т. Корчмар о работе Нижневолжского Баскомреч за 1943 г. 19 февраля 1944 г. // ГАВО. – Ф. Р-1491. – Оп. 1. – Д. 14.

14. *Сведения* об охвате профчленством по Нижневолжскому бассейну за 1945 г. // ГАВО. – Ф. Р-1491. – Оп. 1. – Д. 89.
15. *Сведения* старшего инспектора отдела кадров т. Кириллова о наличии инженеров и техников на 20 декабря 1943 г. по НВРП // ГАВО. – Ф. Р-1491. – Оп. 1. – Д. 32.
16. *Справка* зам. начальника Сталинградского речного порта т. Доскина «О материально-бытовых условиях, культурном обслуживании трудящихся и мерах борьбы с текучестью рабочей силы в Сталинградском речном порту». 1945 г. // ГАВО. – Ф. 557. – Оп. 19. – Д. 15.
17. *Справка* инструктора отдела кадров ОК ВКП(б) т. Григорьева «О готовности кадров плавсостава, портов и пристаней к навигации 1945 г. по НВРП». 26 января 1945 г. // ЦДНИВО. – Ф. 113. – Оп. 20. – Д. 12.
18. *Стенограмма* Всесоюзного совещания работников по кадрам. 17 июля 1945 г. // РГАЭ. – Ф. 9469. – Оп. 7. – Д. 9.

УДК 365.46:94(47)084.8:(571.13)

**Повседневная жизнь Омска в годы
«послевоенного сталинизма» (1946 – март 1953 гг.):
социально-экономические аспекты***

Сизов С. Г.

Сизов С. Г. Повседневная жизнь Омска в годы «послевоенного сталинизма» (1946 – март 1953 гг.): социально-экономические аспекты. В статье рассмотрены особенности повседневной жизни Омска в первые послевоенные годы (1946 – март 1953 гг.). Выявлены особенности благоустройства города, развития транспорта, социально-бытовых условий жизни горожан, торговли.
Ключевые слова: повседневность, благоустройство, социально-бытовые условия, транспорт, торговля

* Исследование выполнено при финансовой поддержке РГНФ в рамках научно-исследовательского проекта: 10-01-67101а/Т. РГНФ и Омская область. «Повседневная жизнь Омска в годы «послевоенного сталинизма» (1946 – март 1953 гг.).»

Сизов С. Г. Повсякденне життя Омська в роки «післявоєнного сталінізму» (1946 – березень 1953 рр.): соціально-економічні аспекти. В статті розглянуті особливості повсякденного життя Омська в перші післявоєнні роки (1946 – березень 1953 рр.). Виявлені особливості благоустрою міста, розвитку транспорту, соціально-побутових умов життя городян, торгівлі.

Ключові слова: Повсякденність, благоустрій, соціально-побутові умови, транспорт, торгівля

Sizov S. G. Omsk Daily Life in «Post-War Stalinism» Years (1946th – march 1953): Socio-Economic Aspects. In article features of a daily life of Omsk in the first post-war years (1946th – March 1953) are considered. Problems of an accomplishment of a city, transport development, social conditions of a life of townspeople, trade are exposed.

The keywords: daily occurrence, equipping with modern amenities, social terms, transport, trade

В последние годы к проблемам истории повседневности как части социальной истории проявляется большой интерес. История повседневности г. Омска изучена ещё слабо, но в преддверие 300-летнего юбилея города (2016 г.) комплексное исследование повседневности города и жизненных практик его жителей представляется весьма актуальной задачей. Данная работа является попыткой выявить особенности омской повседневности в первые послевоенные годы, которые ещё называют годами «послевоенного сталинизма». При подготовке статьи использовались архивные материалы и периодическая печать.

Проблемы благоустройства города. Омск первых послевоенных лет был далёк от благоустройства в современном его понимании. Целый ряд проблем: снабжение водой, вывоз мусора, освещение домов и улиц, строительство дорог, тротуаров, теплосетей, общественный транспорт были не решены достаточным образом. Ситуация значительно осложнилась после эвакуации в город большого количества предприятий. Статистика сообщает нам, что население Омска на 17 января 1939 г. составляло 288,9 тыс. чел., а 1 января 1946 г. в городе уже насчитывалось 410,5 тыс. чел. [1]. Такой рост населения даже в самое благоприятное для экономики время не мог не обострить коммунальные проблемы. Что ж тогда говорить о периоде тяжелейшей войны.

К 1946 г. 90% построек Омска были деревянными, не было хороших дорог и обустроенных парков [2, л. 13]. Благоустройство города первых послевоенных лет осуществлялось в соответствии с решениями, принятыми Совнаркомом РСФСР (в 1944 г.) и СССР (в 1945 г.). Определённую роль в развитии городского хозяйства сыграли постановления Совета Министров СССР и Совета Министров РСФСР «О мероприятиях по улучшению городского хозяйства города Омска»

(январь 1948 г.), «О мерах помощи городскому хозяйству города Омска» (февраль 1949 г.).

Одной из основных проблем Омска тех лет было снабжение питьевой воды. Строительство Большого водопровода было главной задачей городского хозяйства на протяжении конца 1940-х гг. Пуск первой очереди дал бы городу в два раза больше воды. Уже к лету 1946 г. посёлки Куйбышевский и им. Будённого Ленинского района должны были увеличить потребление втрое, заводы и население восточной части города – в полтора-два раза. Вторая очередь водопровода должна была увеличить потребление воды ещё в три раза. Кроме очистных сооружений, планировалось ввести в строй разводящую сеть [3, с. 3]. В начале 1948 г. строительство Большого водопровода было в основном завершено [4, с. 2].

Проблема уборки мусора также волновала общественность города [5, л. 3]. В апреле 1949 г. сообщалось, что горами мусора были завалены территории многих заводов, рынков, окраинных посёлков. Трест очистки города имел только 3 автоцистерны и 32 рабочие лошади. Имевшиеся 2600 дворников, плохо были обеспечены дворников необходимыми инструментами и материалами. Имелись случаи задержки выплаты зарплат, положенного топлива [6].

Проблемы благоустройства города регулярно обсуждались властными органами. Так, в феврале 1946 г. на XXVII сессии Омского горсовета рассматривался ход выполнения решений правительства СССР и РСФСР. Определённое продвижение было, но его нельзя было назвать значительным. Были пущены в эксплуатацию 13 трамвайных вагонов, капитально отремонтирован понтонный мост, проложено 3,2 км. теплосети, заасфальтирована площадь им. Дзержинского, увеличено уличное освещение, отремонтированы некоторые бани, посажено 166 тыс. деревьев и кустарников [7]. На субботниках силами населения были отремонтированы фасады 319 домов, построены 37 тыс. кв.м. простейших тротуаров, 100 тыс. м. водосточных канав. Вместе с тем жилищное строительство сильно отставало [8].

В 1948 г. на благоустройство города, развитие его хозяйство было потрачено свыше 40,6 млн. руб. Построены 41 многоквартирный и 232 индивидуальных дома с общей площадью более 30,6 тыс. кв. м. Новые квартиры получили 1300 семей рабочих и служащих. Проложено 2100 м. новой линии теплотрассы, теплофицировано 13 зданий. Электрифицировано около 3 тыс. жилых домов. Одновременно шло асфальтирование дорог, установка металлических оград, посадка деревьев. Планы выполнялись не в полном объёме [9].

Большое место в планах занимало озеленение. На закладку сквера им. 30-летия ВЛКСМ на месте товарного двора железной дороги было ассигновано 170 тыс. руб., 400 тыс. руб. вкладывалось в благоустройство Парка культуры и отдыха в Молотовском (позднее – Октябрьском) районе. 250 тыс. руб. ассигновалось на электрификацию

и радиофикацию. Немало было сделано и предприятиями. В 1948 г. силами населения было устроено 42929 водоотводных канав, 47600 кв.м. деревянных и шлаковых тротуаров, посажено 7200 деревьев и кустарников. В работах по благоустройству участвовало 390 тыс. горожан [10, л. 60-72].

Проблемы благоустройства Омска накапливались долгое время, и исправить ситуацию в короткий срок было невозможно. В 1950 г. из 640 км городских дорог было замощено 79,3 км, заасфальтировано – 12,3 км и спрофилировано – 81,3 км. Из 1280 км тротуаров было благоустроено только 27%. Мало было и зелёных насаждений. При норме в 10 кв. м. площади зелёных насаждений на одного жителя, в Омске приходилось 6,3 кв.м. Наружное освещение имелось лишь на 11% улиц. При отсутствии ливневой канализации и недостаточности мощности треста очистки более 40% мусора и нечистот оставалось в городе [11].

Транспорт. Коммуникации всегда оставалась проблемой для большого города. И без строительства дорог и мостов, трамвайных путей, без закупок большого количества трамваев, автобусов решить транспортную проблему было невозможно. Большинство дорог города оставалось не только неасфальтированными, но зачастую и попросту непроезжими, что мешало развитию автобусного движения. В мае 1949 г. из 640 км. дорог только пятую часть можно было считать проезжими. С тротуарами ситуация была ещё хуже. Из необходимого минимума 1280 км. их было только 376 км. Из них асфальтированных имелось 28,5 км., деревянных 31 км, шлакобетонных – 279 км [12].

В первые послевоенные годы немалое количество улиц города были вне досягаемости общественного транспорта. Через Иртыш был понтонный мост летом. Зимой был мост ледяной. Мосты эти были в створе ул. Масленникова, где в 1959 г. построили Ленинградский мост. Через Омь был «железный мост» (в районе ул. Ленина). Много сил город потратил и на строительство Комсомольского моста (в створе ул. К. Маркса), который был сдан в эксплуатацию в 1953 г.

Главным транспортом горожан оставался трамвай. Открытие трамвайного движения в Омске состоялось 15 ноября 1936 г. Первая линия протяженностью 6,8 км проходила от сада им. Куйбышева (возле современного кинотеатра им. Маяковского) до железнодорожного вокзала. Последующие линии связали с центром Городок Водников, Ремесленные улицы, Парк культуры и отдыха им. 30-летия ВЛКСМ, сельхозинститут [13].

Ситуация с трамвайным движением в Омске оставалась неудовлетворительной. Об этом в частности свидетельствует «Открытое письмо» преподавателей сельхозинститута (14 профессоров, и 14 доцентов) председателю горисполкома А. В. Полухину, опубликованное в «Омской правде» 12 апреля 1946 г. В письме говорилось, что движение трамваев между городом и сельхозинститутом «в последние 6 месяцев прекратилось

совсем». В результате сотрудники института, живущие в городе, были вынуждены проходить пешком на работу (по 15-20 км ежедневно!) [14, с. 4].

Даже когда омич дожидался трамвая, уехать ему было нелегко. Давка и толкотня были нормой жизни пассажиров. В 1947 г. ситуация с трамвайным движением лучше не стала. На остановках скапливалась масса людей (иногда сотни), которые брали трамвай штурмом [15]. Директор трамвайного треста Никольский, выступая на заседании горсовета, объяснял, что у треста нет ни службы пути, ни службы движения, ни ремонтной базы [16, л. 36]. Не хватало и материалов, оборудования. В 1950 г. городские власти начали прокладывать вторые пути для трамвайных маршрутов, чтобы улучшить движение. Помощь в строительстве путей оказывала железная дорога [17].

Основой автобусного парка Омска были машины с Московского автозавода имени Сталина – ЗиС (ныне АМО-ЗИЛ). В 1946 г. парк машин стал пополняться: автобусы ЗИС-8, ЗИС-16, ЗиС-154. Автобусы марки ЗиС-154 (а позднее и ЗиС-155) вместе с капотными машинами ГАЗ-0330, ЗиС-16 составляли парк послевоенного Омска. Омичи пользовались и «речными трамваями» (теплоходами, которые ходили по Иртышу), электричками, такси. При необходимости использовался гужевой транспорт (пролётки).

Социально-бытовые условия. В годы войны Омск принял большое количество эвакуированных предприятий. Рабочие заводов терпели все бедствия ради достижения Победы, но после окончания войны их настроения стали меняться. Их социально-бытовое положение не улучшалось, им не разрешали вернуться в родные города, в которые у некоторых работников уже уехали семьи.

Особенно острой реакция рабочих была на танковом заводе №174, где имели место факты коллективного отказа рабочих от работы свыше 8 часов, самовольного оставления предприятия (несмотря на уголовную ответственность за это).

Омский завод не был каким-то исключением. Уже с середины мая 1945 г. в ЦК ВКП(б) регулярно поступали сообщения, что рабочие самовольно покидают предприятия «по мотивам окончания войны». Органы госбезопасности перлюстрировали письма, составляли сводки для руководства страны. Рабочие писали родственникам и друзьям о низких зарплатах (не более 400 руб.), отсутствии одежды, обуви, бегстве в родные места [18, л. 53-57]. В ответ волнения рабочих Урала и Сибири на это 4 августа 1945 г. Секретариат ЦК ВКП(б) принял постановление «О мероприятиях по улучшению массово-политической работы и материально-бытового обслуживания рабочих заводов № 22, 174 и 179». В постановлении упоминались заводы Казани, Омска и Новосибирска.

На омский завод №174 были командированы представители ряда министерств и профсоюзов. Итогом работы комиссии стала записка для ЦК ВКП(б). В ней отмечалось, что на заводе № 174 из общего

количества работающих 12385 человек 96% эвакуированных и мобилизованных из Ленинграда, Ворошиловграда, Сталинграда и других городов. Значительная часть этих работников «стремится вернуться к своим семьям, сохранить свои дома, имущество, сменить климатические условия по состоянию здоровья» [19, л. 37-41].

Приводимые факты рисуют весьма мрачную картину бытовых условий рабочих. 8594 работающих с семьями были расселены в частных домах, в порядке уплотнения. Около 3 тыс. рабочих жило в общежитиях и землянках на 2-х ярусных койках, где на одного человека приходилось 1,52 кв.м. жилой площади. Строительство жилых домов проводилось «исключительно плохо». За 1943–1945 гг. вместо 24 тыс. кв.м. жилой площади было построено только 9 тыс. кв.м. [20, л. 37-41].

Дома и общежития были не благоустроены и не приспособлены к зимним сибирским условиям. В рабочих поселках многие дома не имели электричества и воду. Зимой 1945 г. общежития и дома отапливались с большими перебоями. Рабочие вынуждены были покупать топливо по спекулятивным ценам на рынке. Неудовлетворительно было поставлено и медицинское обслуживание.

Рабочие и их семьи испытывали *«исключительно острую нужду в одежде, обуви и белье»*. За 1945 г. на одного работающего в среднем было выдано швейных изделий 0,38 шт. и обуви 0,7 штуки. Из-за отсутствия обуви и одежды в 1945 г. не посещали школу около 1300 детей. *«Некоторые рабочие обносились до того, что не могут показаться в общественных местах. У семейных рабочих нет обеденной и кухонной посуды, ложек, чашек, кружек, не хватает кроватей, стульев, умывальников и другого самого необходимого инвентаря. Продовольственные карточки отовариваются с большим опозданием и в большей части заменителями. Рабочие почти не получают мыло, соль и керосин»* [21].

При высоких удержаниях из зарплаты (вычитались не только налоги, но и займы. – С. С.), рабочим порой не хватало их заработка для оплаты питания в столовой, жилья, приобретения хлеба.

Резкой критике комиссией были подвергнуты и руководители завода, которые не принимали мер для улучшения бытовых условий работающих. Крайнее недовольство рабочих вызывал директор К. А. Задорожный. При недостатке одежды для рабочих директор и его сподручные проявляли «излишества». Например, в 1944–1945 гг. директор взял себе 255 метров шёлка и шерсти, 79 предметов белья и обуви, его заместители вели себя не лучше [22]. Рабочие говорили: *«мы живём в концлагере им. Задорожного»*.

Для оказания помощи заводу были приняты следующие меры: выдача ссуд рабочим и служащим; ремонт их квартир; увеличение строительства жилья и других социальных объектов; передача для расселения рабочих двух школ и клуба [23]. Но проблема оставалась острой.

Самые проблемные кварталы (Сталинский, Куйбышевский и Будёновский посёлки), где жили рабочие военных заводов, оставались неблагоустроенной зоной и позднее. Так, даже в апреле 1950 г. в рабочем посёлке им. Куйбышева не было бани, клуба, библиотеки, кино. На многих улицах у жителей по-прежнему отсутствовало электричество и радио. Несмотря на завершение строительства водопровода, не хватало и воды, поскольку не были построены разводящие сети [24, с. 3]. Условия и на других заводах города (например, Сибзаводе) были не намного лучше [25].

Большие нарекания омичей вызывала работа банных предприятий. Во-первых, бани на окраинах работали из рук вон плохо, и омичи были вынуждены ездить в центр, что порождало очереди. Во-вторых, в банях периодически случались отключения воды, бывали перебои в поставках топлива и т.п. Эти «перебои» нередко превращались в правило [26]. Исполком горсовета потребовал от сантреста улучшения работы бань. Председатели райисполкомов должны были лично контролировать выполнения данного решения [27, с. 2]. Позднее был создан трест банно-прачечного и парикмахерского хозяйства и ситуация с банями всё же стала несколько меняться к лучшему.

Торговля. В первые месяцы после войны многие товары продавались по карточкам или ордерам. Затем карточки стали сосуществовать со свободной торговлей: некоторые товары появились в продаже по повышенным ценам (не всем они были по карману). Большую роль в улучшении продовольственного снабжения омичей во второй половине 1940-х гг. играли подсобные хозяйства заводов, многие из которых создавались ещё в годы войны. Это позволило несколько улучшить снабжение рабочих овощами, картофелем, в меньшей степени продукцией животноводства [28].

Торговля Омска в течение многих лет плохо удовлетворяла потребности жителей города. Помимо недостатков в организации торговли руководители города обращали внимание и на неудовлетворительную работу местной и кооперативной промышленности. Например, железных кроватей выпускалось 17% от плана, мебели – 25%, хозяйственных верёвок – 39% и т.п. Принимались серьёзные меры для расширения сети магазинов, чайных, закусочных и ресторанов [29, с. 3].

Омские власти систематически пытались улучшить торговый ассортимент. 20 февраля 1946 г. в областной газете появилась статья заместителя завотделом торговли обкома ВКП(б) К. Г. Дороговой. В ней резкой критике была подвергнута работа многих омских предприятий и качество производимой продукции. К примеру, мужское полупальто из «омского шевита» с воротником из искусственного меха стоило 236 руб. и оценивалось как «очень неприглядное на вид и дорогое по цене». «Костюмы шились только военного образца –

гимнастёрка и брюки галифе, дамское платье монотонных незатейливых фасонов и такой же ткани. Верхней детской одежды очень мало, а детское бельё не шьётся вовсе». По-прежнему выпускались в основном брезентовые ботинки и кирзовые сапоги. Детской кожаной обуви вообще не выпускали.

Отдельно К. Г. Дорогова остановилась на работе пищевой промышленности. Далее следовала серия возмущённых вопросов: «Почему макароны нашей фабрики можно хранить только в замороженном состоянии, а, оттаяв, они превращаются в тесто?» «Почему хлеб выпекается иногда плохого качества?» [30] Бракованных товаров было много. Виновные в выпуске недоброкачественной продукции должны были привлекаться к уголовной ответственности, но нередко дело спускали «на тормозах» [31].

Большой проблемой для омичей было приобретение мебели. Многие омичи покупали мебель в комиссионных магазинах. Проблема снабжения омичей мебелью обсуждалось и в газетах и в партийных органах. В 1949 г. в Омске было выпущено 49800 единиц мебели, в том числе 1130 шкафов, 1100 диванов, но в торговую сеть поступило ничтожное количество (всего 18 шкафов и диванов, 614 стульев), т.к. почти вся мебель была продана предприятиям и организациям. Чрезвычайно был ограничен и ассортимент. Почти не производилась корпусная мебель (шифоньеры, шкафы, комоды). Признавалось и низкое качество мебели. В апреле 1950 г. рассматривал обком партии поставил задачу увеличить производство мебели в 1950 г. по сравнению с 1949 г. не менее чем в 1,5 раза, а в 1951 г. – в 3-4 раза. Возможности такого увеличения виделись в применении поточного метода, механизации [32].

Снижение цен, которые происходили в этот период ежегодно, омичи встречали с радостью. И газеты сообщали об этом на первых полосах. Приводились примеры реальной экономии. Домохозяйка М. Г. Ястерёбова, жена токаря завода им. Ворошилова подсчитала, что снижение цен в марте 1949 г. даст семье экономию только на хлебе 23 руб., на крупе, жирах и мясе – ещё 40 руб. [33]

Начиная с 1948 г. заметно расширяется торговая сеть города. Только за первые 9 месяцев этого года было открыто 56 магазинов, 66 ларьков, 150 буфетов и закусовых, открыт ряд фирменных магазинов [34, л. 23]. Но, несмотря на меры по исправлению ситуации в торговле, в указанный период омичи постоянно сталкивались с очередями и дефицитом самого необходимого. На заседании горсовета даже в 1948 г. отмечалось нехватка в магазинах соли, мяса, колбасных изделий, рыбы и ... водки [35, л. 25].

Таким образом, в 1946–1953 гг. повседневная жизнь омичей сопровождалась серьёзными проблемами. Жители Омска сталкивались с нехваткой необходимых товаров и услуг, невысоким их качеством. Порой не хватало самого необходимого, даже воды, хотя строительство

Большого водопровода многие вопросы сняло. Плохо работал транспорт, не во всех районах было электричество и радио. Тем не менее, город развивался и многие проблемы, постепенно решались. Некоторые успехи были достигнуты в конце 1940-х гг. в озеленении города, но «городом-садом» Омск стал лишь в годы «оттепели» [36]. Безусловно, изучение сложнейшего и противоречивого периода нашей истории должно быть продолжено.

Примечания

1. *Исупов В. А.* Городское население Сибири: От катастрофы к возрождению (конец 30-х – конец 50-х гг.) / В. А. Исупов. – Новосибирск, 1991.
2. *Исторический архив Омской области* (Далее – ИсАОО). – Ф. Р-235. – Оп. 2. – Д. 424. – Л. 13.
3. *Залыгин С.* Важная государственная стройка / С. Залыгин // Омская правда. – 1946. – № 49. – 8 марта.
4. *Благоустроить город всемерно улучшать городское хозяйство* // Омская правда. – 1949. – № 70. – 10 апреля.
5. *ИсАОО.* – Ф. Р-235. – Оп. 2. – Д. 328. – Л. 3.
6. *Их нужды* // Омская правда. – 1949. – № 80. – 24 апреля.
7. *О благоустройстве города Омска.* С XXVII сессии Омского городского совета депутатов трудящихся // Омская правда. – 1946. – № 24. – 2 февраля.
8. *Там же.*
9. *Благоустроить город всемерно улучшать городское хозяйство* // Омская правда. – 1949. – № 70. – 10 апреля.
10. *Павлусенко Г.* План на 1949 г. / Г. Павлусенко // Омская правда. – 1949. – № 61. – 28 марта; см. также: ИсАОО. – Ф. Р-74. – Оп. 1. – Д. 139. – Л. 60-72.
11. *ИсАОО.* – Ф. Р-235. – Оп. 2. – Д. 424. – Л. 16-18; *Благоустройству Омска – широкий размах [передовая]* // Омская правда. – 1950. – № 69. – 7 апреля.
12. *За культурные, благоустроенные дороги* // Омская правда. – 1949. – № 100. – 24 мая.
13. *Омский электрический транспорт* // 80 лет пассажирским перевозкам в Омске, 1924–2004. – Омск, 2004.
14. *Открытое письмо председателю Исполнительного комитета Омского городского Совета депутатов трудящихся т. Полухину* // Омская правда. – 1946. – № 74. – 12 апреля.
15. *Трамвайные неурядицы* // Омская правда. – 1947. – № 62. – 28 марта.
16. *ИсАОО.* – Ф. Р-235. – Оп. 2. – Д. 255. – Л. 36.

17. *Трамвай* іде́т сквозним маршрутом // Молодой большевик. – 1951. – № 69. – 20 мая.
18. *Информация* Наркомата государственной безопасности СССР о положении заводов г. Омска (по материалам перлюстрации частной переписки) // Советская жизнь. 1945–1953. Сб. документов. – М., 2003. (Первоисточник: РГАСПИ. – Ф. 17. – Оп. 117. – Д. 530. – Л. 53-57).
19. *Записка* заведующего отделом Управления кадров ЦК ВКП(б) Бородин Г. М. Маленкову о положении рабочих на заводе № 174 // Советская жизнь. 1945–1953. (Первоисточник: РГАСПИ. – Ф. 17. – Оп. 117. – Д. 530. – Л. 37-41).
20. *Там же*.
21. *Там же*.
22. *Там же*.
23. *Там же*.
24. *Вопрос* остаётся открытым (По письмам в редакцию) // Омская правда. – 1950. – № 83. – 25 апреля.
25. См.: *На Сибзаводе* мало заботятся о нуждах рабочих и служащих // Омская правда. – 1946. – № 7. – 9 января; Николаева М. Круто повернуть внимание организаций к обслуживанию культурно-бытовых нужд Сибзавода // Омская правда. – 1949. – № 74. – 16 апреля.
26. *Сергеев* З. Почему плохо работают бани Омска. Сантрест мало проявляет заботы о быте трудящихся / З. Сергеев // Омская правда. – 1946. – № 11. – 15 января.
27. *Почему* плохо работают бани Омска. По следам наших выступлений // Омская правда. – 1946. – № 38. – 20 февраля.
28. *Собрание* партийного актива гор. Омска // Омская правда. – 1946. – № 22. – 30 января.
29. *Потапов* С. Лучше обслуживать советского потребителя / С. Потапов // Омская правда. – 1946. – № 27. – 6 февраля.
30. *Дорогова* К. Выпускать для населения товары высокого качества / К. Дорогова // Омская правда. – 1946. – № 38. – 20 февраля.
31. *Комаровский* И. Строже контролировать качество товара / И. Комаровский // Омская правда. – 1950. – № 70. – 8 апреля.
32. *Назимов* А. Населению области – прочную, красивую мебель / А. Назимов // Омская правда. – 1950. – № 72. – 11 апреля.
33. *Гончарова* Т. Вчера в магазина Омска / Т. Гончарова // Омская правда. – 1949. – № 42. – 2 марта.
34. *ИсАОО*. – Ф. Р-235. – Оп. 2. – Д. 418. – Л. 23.
35. *Там же*. – Л. 25.
36. См.: *Сизов* С. Г. Омск в годы «оттепели»: Жизнь города в контексте эпохи (Март 1953–1964 гг.) / С. Г. Сизов. – Омск, 2003.

УДК 355.48(477)«1941/1945»:06.07/.091(477)«1953/1985»

Пам'ять про Другу світову війну та нацистську окупацію України в повсякденних практиках радянського суспільства (1953–1985)

Склокіна І. Є.

Склокіна І. Є. Пам'ять про Другу світову війну та нацистську окупацію України в повсякденних практиках радянського суспільства (1953–1985 рр.). Метою цієї статті є аналіз взаємовпливів сфери «високого» офіційного культу пам'яті про Другу світову війну та нацистську окупацію і повсякденних практик радянського часу, як-от рекреаційних практик, туризму, дозвілля та святкування. У пізньорадянському суспільстві пам'ять про війну ставала все більше пов'язана з конsumerизмом та набуває все більш індивідуалізованих форм.

Ключові слова: радянська політика пам'яті, культурне споживання.

Склокіна І. Є. Память о Второй мировой войне и нацистской оккупации Украины в повседневных практиках советского общества (1953–1985 гг.). Целью этой статьи является анализ взаимовлияний сферы «высокого» официального культа памяти о Второй мировой войне и нацистской оккупации и повседневных практик советского общества, как-то рекреационных и досуговых практик, туризма и празднеств. В позднесоветском обществе память о войне стала все более связана с конsumerизмом и приобретала все более индивидуализированные формы.

Ключевые слова: советская политика памяти, культурное потребление.

Sklokina I. Y. Memory of World War II and Nazi Occupation in Everyday Practices of the Soviet Society (1953–1985). The purpose of this paper is to analyse the interconnectedness of the sphere of the “sublime” official memory cult of WWII and Nazi occupation and everyday practices of the Soviet society, such as recreational and leisure practices, tourism, and celebrations. In the late Soviet society memory of war became interrelated with consumer culture and was embodied in more individualized forms.

The keywords: Soviet politics of memory, cultural consumption.

Політика пам'яті про Другу світову війну в СРСР є важливою дослідницькою проблемою з огляду на велике значення цієї політики у радянському публічному просторі, як всередині країни, так і на міжнародній арені; особливо ж у період після смерті Сталіна пам'ять про війну перетворюється на один із легітимізаційних

© Склокіна І. Є.