

## **В. С. ЮРЧЕНКО**

*аспирант кафедры отечественной истории Тюменского государственного университета*

### **ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОТДЕЛА КОММУНАЛЬНОГО ХОЗЯЙСТВА СЕВАСТОПОЛЯ В НАЧАЛЕ 1920-х гг.**

После установления власти большевиков в Крыму 16 ноября 1920 г. в Севастополе был создан ревком. Этот чрезвычайный орган власти на «вновь освобожденной территории» должен был подготовить почву для выборов будущего городского совета, который приступил к работе в июле 1921 г. При нем было образовано несколько отделов: управления, народного образования, здравоохранения, статистический, социального обеспечения, земельный, а также отдел коммунального хозяйства. Последнему власти старались уделять особое внимание [1].

В 1921 г. этот отдел состоял из 17 человек [2], а в 1922 г. — уже из 50 [3]. Заведующим Коммунхозом в начале 1920-х гг. являлся Острфельд [4]. Тогда же было создано несколько комиссий этого отдела. Основной была жилищно-техническая комиссия, которая ведала жилищным, строительно-пожарным вопросами, а также освещением, трамвайным движением, водопроводом и предприятиями Коммунхоза [5].

Восстановление всех этих предприятий проходило довольно медленно и противоречиво. Это обуславливалось недостатком средств у местных властей. Было сложно преодолеть этот хронический дефицит, так как первое время коммунальные услуги являлись бесплатными. Позже власти отошли от такой практики. Стоимость коммунальных услуг стала напрямую зависеть от принадлежности к тому или иному классу. К примеру, рабочий платил в 5–6 раз меньше, чем нетрудовой элемент [6]. Коммунхозу пришлось пройти трудный путь перед тем, как восстановить и благоустроить Севастополь.

В самом начале своей деятельности Коммунхоз поставил перед собой задачу сделать коммунальные услуги доступными для каждого жителя Севастополя (электричество, водопровод и канализация).

Для этого нужно было, во-первых, осветить окраины (Южную и Татарскую слободки, Корабельную сторону и т. д.). Во-вторых, в рабочих кварталах надо было провести канализацию и расширить там водопроводную сеть. И в целом необходимо было добиться нормального санитарного состояния города, чтобы затем его поддерживать [7].

Эти намерения не отвечали реальности начала 1920-х гг. Чтобы реализовать задуманное, требовалось, как минимум, восстановить имеющееся коммунальное хозяйство. На этом пути отдел встречал целый ряд препятствий. Кроме традиционных сложностей, связанных с преодолением последствий Гражданской войны и интервенции, были и другие причины неблагоприятного положения Коммухоза. Так, помимо содержания городского хозяйства, он отвечал еще за снабжение морских и воинских частей. В Севастополе находился большой гарнизон, но он фактически не оплачивал коммунальные услуги, что мешало развитию местного хозяйства. Долг Коммухозу постоянно увеличивался, один только Военвед задолжал 19339 руб. золотом [8]. А воинские части хотели, чтобы Севастопольский РИК оплачивал их расходы по расквартированию, коммунальным услугам, довольствию и ремонтам. Но РИК Севастополя однозначно высказался в пользу госбюджета [9]. Поэтому члены этого отдела считали, что они вправе требовать дотаций, иначе Коммухоз не справился бы с возложенными на него задачами [10]. Ведь, кроме обширной сферы деятельности, Коммухоз был одним из главных источников финансирования всего местного госаппарата. Так, в начале 1920-х гг. он отдавал другим отделам до 35% всех своих поступлений.

Стоит отметить, что и в дореволюционное время власти Севастополя не смогли организовать разветвленную систему коммунального хозяйства. Впрочем, и то, что имелось к описываемому периоду, стало изнашиваться и разрушаться. В связи с этим городским властям приходилось решать сложные задачи: выбрать объекты первоочередной важности, где в срочном порядке необходимо было сделать ремонт и найти средства на его проведение [11].

В начале 1920-х гг. коммунальное хозяйство находилось в упадке. План расширения общего благоустройства должен был идти

с учетом курортного значения города и его окрестностей. Как уже было упомянуто, от царских времен достались неблагоустроенные окраины, в которых не было освещения, водопровода, канализации и мощеных улиц. А для благоустройства горного, разбросанного за бухтами Севастополя, с его многочисленными трапами и лестницами, нужны были десятки миллионов рублей [12].

В начале 1920-х гг. Коммунхоз был обеспокоен ремонтом коммунальных домов, исправлением бетонного водовода, ремонтом шоссе 25 Октября, принятием мер к предотвращению обвалов в Севастополе, эксплуатацией Приморского бульвара и урегулированием вопроса об оплате за канализацию [13].

Для создания полноценной картины деятельности Коммунхоза необходимо изучить восстановление и развитие его предприятий. В первую очередь надо сказать о водопроводе. Он был построен в конце XIX в. К приходу советской власти водопровод уже нуждался в ремонте, однако СНК не выделил всех положенных на это средств. Поэтому прежние трубы не были заменены на чугунные.

В начале 1920-х г., несмотря на тяжелое финансовое положение, для модернизации водопроводной линии было установлено 2 турбоэлектронасоса (1 — 250 000 ведер, 2 — 350 000 ведер в сутки). Власти планировали открыть 3 турбонасоса на Инкерманской водокачке. Он должен был производить 500 000 ведер воды в сутки при времени работы не более 18 часов. Эти мероприятия были крайне необходимы. Ведь летом наблюдалась недостача воды, особенно в домах на возвышенностях [14].

В 1923 и 1924 гг. Коммунхоз поставил 38 млн ведер воды, организовал 360 крупных и мелких ремонтов сети [15]. В 1924 г. для восстановления и расширения Инкерманского водопровода СНК СССР отпустил ссуду в 50 тыс. руб. Но Севастопольскому горрайисполкому пришлось несколько раз просить КрымСНК об ускорении отпуска ссуды, ассигнованной на эти работы [16].

В общем и целом водопровод снабжался из случайных источников. Приходилось постоянно ходатайствовать о необходимых средствах перед Морведом и СНХ, что занимало немалое количество времени и сил. При этом большая часть населения и в 1923 г. не могла оплачивать

подачу воды, так как многие рабочие по несколько месяцев не получали зарплату. Тем не менее местный госаппарат продолжал поставлять им воду [17]. Хотя тарифы на воду и канализацию постоянно росли [18].

Несмотря на все усилия, к середине 1920-х гг. водопровод насчитывал 63 версты технически неудовлетворительных труб, которые должны были постепенно ремонтироваться при финансовой поддержке центра и местного бюджета. Без этого восстановление водопровода было практически невозможно. Часто центральные газеты писали о том, что на севастопольский водопровод были отпущены средства. Однако на самом деле они не поступали в бюджет Севастополя. Поэтому власти города стремились добиться перевода этих ассигнований [19].

Сплавная в море (чугунная) канализация была устроена в Севастополе в 1913 г. Ее протяженность составляла 26 верст с коллектором и 671 домовладением. Хотя ее длина и была значительной, тем не менее она охватывала только 13% домов, которые в основном находились в центре. Поэтому в 1921–1924 гг. встал вопрос о расширении сети [20].

Для обслуживания остальной части населения существовал ассенизационный обоз. Для этого в Севастополе выделили 12 лошадей и 13 бочек. Из них только 10 бочек ежедневно выезжали на работу, а ежедневная потребность по вывозу нечистот составляла 20 бочек [21]. При этом продорганы категорически отказывали в отпуске фуража для лошадей ассенизационного и мусорного обозов. Приходилось небольшими партиями закупать фураж на рынках, а он стоил очень дорого. В связи с этим была введена соответствующая плата, которая должна была покрыть себестоимость перевозки. Но население неохотно оплачивало услуги ассенизационного обоза, так что он нередко простаивал [22].

Была проведена национализация и муниципализация недвижимого имущества [23]. Здесь основным направлением деятельности было взывание недоимок по квартплате (жилищная комиссия выявляла систематических неплательщиков и применяла к ним жесткие меры). Для определения квартирной платы финотдел в 1922/23 году установил окраинные кварталы, заселенные беднейшей частью трудового населения [24].

Коммухоз продолжал политику уплотнения, отчуждения 10% площади частных домов, учет сараев для выявления их рационального ис-

пользования, инспектирование домов для проведения ремонта, учет населения в домах ЖАКТов и Местхоза [25]. Но те же 10% площади Коммунхоз получал в виде непригодной части жилища (без окон и т. д.).

Муниципальное имущество в 1923/24 году состояло из 652 домов (в том числе 85 бесхозных). Но потребность в жилплощади постоянно увеличивалась в связи с широким наплывом беженцев из разных регионов страны, которые надеялись выжить на южном полуострове в условиях разрухи в стране.

Дома муниципализировались, если они получали оценку выше 2970 руб. (по курсу 1913 г.). При этом долгое время не производился учет свободной жилищной площади и государственной мебели [26]. Ремонт во многих домах не делался уже 8–9 лет [27]. Хотя каждый год Коммунхоз производил плановый ремонт крыш и стекол, но это почти не коснулось небольших зданий и строений. Дома с малой площадью чаще всего были менее благоустроенными, особенно на окраинах. При этом в 1923 г. так и не был составлен полный список домов, которые нуждались в ремонте. В аренду сдавалось 158 домов (из них 59 коммунальным товариществам, 69 частным лицам, 19 учреждениям и 11 профсоюзам). Политика аренды была такова, что лучшие дома сдавались профсоюзам [28].

В 1923 г. появились инструкции об аренде муниципальных домов. В дальнейшем их планировали восстанавливать за счет арендной платы. Дома с разрушениями 50% и более можно было сдать в долгосрочную аренду (до 49 лет). Если же дом был разрушен до 30%, то его можно было арендовать на срок до 5 лет. Наконец, мало-разрушенные дома предполагали аренду до 2 лет [29].

Для того чтобы стать арендатором, нужно было обязательно заключить соответствующий договор. Но целенаправленного наблюдения за исполнением договоров арендаторами не было, отчего Коммунхоз нес большие убытки [30]. Поэтому во всех арендованных домах стали создавать контрольные комиссии из трудящихся жильцов дома. Они наблюдали за выполнением обязательств арендаторами, правильным взысканием и расходованием квартплаты. Комиссии состояли из 3 лиц (2 избирались жильцами, 1 назначался Местхозом) [31].

Чтобы прекратить разрушение муниципальных жилищ, местные власти создали специальный фонд на их ремонт. Эти суммы брали из квартплаты и аренды за торговые помещения. Суммы ремонтного фонда вносились на текущий счет в банк и могли расходоваться только по целевому назначению [32].

В Севастополе в это время нередкими были случаи переселения жителей нескольких домов. Как правило, обмен был неравнозначный. Власти переселяли представителей того или иного Союза из ветхого жилья в более комфортные условия. Конечно, жильцы последних открыто не соглашались с такими мерами [33]. А потому они писали жалобы в Коммунхоз. Мотивация отмены решения была практически одинаковой. Например, под те же дома-коммуны должна была передаваться только свободная жилплощадь. Если она не отвечала техническим нормам, то государство должно было провести надлежащий ремонт. К тому же переселять жильцов можно было только из тех домов, где проживал в основном так называемый «буржуазный элемент». При этом дома, из которых хотели выселять, часто содержались и ремонтировались за счет самих жильцов, а не Коммунхоза, который должен был этим заниматься. Кроме того, чтобы переселить людей, необходимо было выделить огромные средства на их транспортировку и дезинфекцию самих комнат. И нередко жильцам удавалось отстаивать свои права [34].

В 1924 г. острый жилищный кризис оставался на повестке дня Коммунхоза. Например, тогда в IV квартале количество неудовлетворенных заявок на комнаты и квартиры дошло до отметки 337, т. е. до 53,8% от общего количества заявок. Уплотнение жилплощади уже исчерпало свои возможности [35].

В 1920-е гг. Местхозу было сложно справиться со своими обязанностями по отношению к муниципальным домам. Поэтому по всей стране стихийно стали возникать ЖАКТы. В Севастополе это явление проникло на окраину только в конце 1924 г., а в центральном районе оно существовало и до этого. Но местные органы власти относились к ним как к частным коллективам. Центр же проводил

политику, что ЖАКТы — это единственная приемлемая форма сохранения и восстановления жилищного фонда. Поэтому он требовал предоставления им ряда льгот, определенных центральной властью через Местхоз. К примеру, они освобождались от сдачи 10% площади, как натурой, так и деньгами.

Для скорейшего восстановления муниципального имущества с 1922 г. была введена должность специального уполномоченного муниципальными домами. Он избирался на общем собрании жильцов дома. Уполномоченным мог стать только представитель «трудового элемента». В его обязанности входило ведение хозяйственными делами дома, проведение в жизнь административных распоряжений отдела управления и его местных органов. Он должен был принимать меры по сохранности здания, наблюдать за санитарным состоянием дома, за ремонтными работами Коммунхоза, производить учет граждан в доме и вести домовую книгу. Если он не выполнял своих обязанностей, и это в итоге приводило к порче муниципального имущества, то он привлекался к народному суду [36].

К сфере деятельности Коммунхоза относилась эксплуатация общественного транспорта (трамвай и пароходство).

Пароходство было важным видом транспорта, который связывал 2 части города. Оно включало в себя 2 паровых и 2 моторных катера, которые за годы Гражданской войны и интервенции не ремонтировались [37]. Только к середине 1920-х гг. был произведен ремонт ряда катеров. Летом работало 4 рейса, зимой уже 2. В летний сезон добавлялись катера на Омегу и Инкерман [38]. Поначалу пароходство было невыгодным, так как немало средств уходило на ремонт изношенных катеров [39]. Мастерская при этом часто бездействовала, хотя была оборудована всем необходимым инвентарем. Еще одной причиной убыточности пароходства был бесплатный проезд на Северную сторону всех воинских частей и их грузов. Комендант крепости даже требовал, чтобы местное пароходство выполняло перевозку частей в Сухарную и Маячную балку от пристани Инкермана. Однако Коммунхоз на это не пошел. Ведь уже вышло постановление о бесплатном проезде на катерах красноармейцев, военморов и чле-

нов профсоюзов в течение трех часов в день. А выбрано для этого было самое доходное время. В 1923 г. шли активные дискуссии на тему введения платного проезда на общественном транспорте. При этом такие группы, как военные, учащиеся и беднейшее население, должны были оплачивать только 50% проезда. Таким образом, власти хотели увеличить поступления в местный бюджет. Только с 1925 г. паромство становится прибыльным [40].

Паромство составило серьезную конкуренцию рыбакам и яличникам, которые зарабатывали извозом в переходный период. Увеличение количества катеров ставило их в тяжелое положение. Но исполком не собирался идти им навстречу и продолжал, по мере возможности, увеличивать численность катеров. Более того, некоторые депутаты горсовета предлагали охватить перевозку грузов и овощей с помощью городских катеров. Это бы поспособствовало удешевлению «зеленого рынка» Севастополя [41].

В начале 1920-х гг. общее состояние шоссейных дорог (особенно главных магистралей) Севастополя было критическим. Местный госаппарат небезосновательно опасался того, что с наступлением дождей Севастополь мог оказаться отрезанным от других городов Крыма. В связи с этим был введен особый сбор с проезжающих по шоссе, что, кстати, практиковалось и в дореволюционный период (1908 г.) [42]. Кроме того, власти привлекали к активному участию население деревень. От него ждали любой посильной помощи (например, подвод и т. д.) [43].

Что касается трамвайного сообщения, то ко времени установления советской власти его пути и сам подвижной состав сильно устарели. Инструментов для ремонта почти не было. В довоенное время для поддержания этой сферы транспорта некоторые материалы даже ввозились из-за границы, что в начале 1920-х гг. было невозможно осуществить [44]. Нередко в тот период времени трамваи не работали. Это объяснялось убыточностью предприятия. Местным органам власти пришлось приложить немало усилий, чтобы обеспечить непрерывное трамвайное сообщение по Севастополю. Ведь это отвечало интересам рабочего населения города, которое концентриро-

валось на Корабельной стороне. Причем исполком постановил сохранить бесплатный проезд для рабочих и детей.

В начале 1920-х гг. велась работа по обновлению путей, но с составом вопрос оставался нерешенным. На новые вагоны нужны были значительные средства [45]. Несмотря на эти проблемы, исполком активно разрабатывал планы расширения трамвайного сообщения. Это было связано с курортным значением города. Власти хотели провести трамвайные линии в Омегу и в Георгиевский монастырь [46].

Однако главным проектом стала постройка трамвайной линии в Балаклаву на 14 верст. Строительство началось в 1924 г. Это должно было улучшить экономическое состояние всего района и способствовать курортному развитию Балаклавы. Власти осознавали, что трамвай не сможет окупиться в первые годы своей эксплуатации. Строительство требовало больших усилий со стороны местных властей. При этом средства местного бюджета, как уже неоднократно упоминалось, были крайне ограниченными. Не было транспорта для производства земляных работ. Поэтому исполком обращался в Инженерное управление для того, чтобы занять там вагонетки и рельсы. Все это оборудование было возвращено после окончания работ [47]. Помимо этого, исполком просил Управление Южных железных дорог отпустить на льготных условиях рельсы, негодные для главных путей [48]. Но Южная железная дорога отказывались отпускать Севастополю рельсы по такой цене (1,12 руб.), ведь даже Харьковскому Коммунхозу и Сахартресту они продавались по 2 руб. за пуд. В результате удалось прийти к консенсусу — 1,5 руб. за пуд. Таким образом, Управление Южных железных дорог стало полноправным партнером Коммунхоза при строительстве трамвайной линии. Доходы и убытки между ними были распределены пропорционально вложенным средствам [49].

Летом 1924 г. на работах по постройке трамвайных путей в Балаклаву было занято 150 безработных [50]. Однако проблема финансирования осталась. Еще в марте 1924 г. на постройку не хватало 28 тыс. руб. КрымСНК удовлетворил ходатайство, но

к строительному сезону не отпустил такой суммы [51]. Поэтому не было возможности проводить земляные работы и выплатить по произведенным заказам. Исполком надеялся использовать трамвай уже в осеннем курортном сезоне 1924 г., но эти планы не были реализованы [52].

В поле зрения Коммунхоза находилось благоустройство города [53]. В него входило поддержание в чистоте улиц, скверов и мостовых. Но в начале 1920-х гг. плачевная картина наблюдалась и здесь. Только на поддержание трапов, лестниц и улиц ежегодно надо было выделять по 200–300 тыс. руб. Поэтому о какой-либо широкомасштабной кампании по благоустройству, способной удовлетворить запросы Севастополя, говорить не приходилось. Для ее проведения надо было, как минимум, обеспечить высокий доход систем трамвайного сообщения, водоснабжения и канализации [54]. Хотя в 1921 г. очистка города здесь произошла раньше, чем в других городах Крыма [55]. Чтобы благоустроить город, власти активно привлекали безработное население Севастополя на общественные работы.

В результате в 1923 г. на заседаниях Коммунхоза говорилось, что «в виду серьезного загрязнения окраин, для очистки коих необходимы большие средства, признать необходимым произвести очистку в срочном порядке, для каковой цели изыскать средства Комхозу в согласии с Исполкомом» [56]. Мусорный обоз состоял всего из 13 лошадей и 6 дрог, а для поддержания города в чистоте требовалось 12 дрог. Таким образом, Коммунхоз не мог обеспечить минимальное санитарное состояние Севастополя [57].

Чтобы выйти из этого положения, Коммунхоз вводил плату за посещение различных общественных мест. Например, вход на Приморский бульвар был платным. Как было указано выше, не последнюю роль в этом сыграла задолженность Морведа, Военведа и Морзавода. Она должна была пойти в том числе на благоустройство города. Местные органы власти даже готовы были принять жесткие меры вплоть до прекращения снабжения водой отдельных воинских частей и предприятий [58].

Несмотря на все сложности, производилась плановая уборка города — особенно на базарах и площадях, где организовывались самовольные свалки. Базар вскоре был устроен по единому образцу, велась перестройка всех рундуков и балаганов [59]. Кроме этого, Коммунхоз был озабочен посадкой деревьев и освещением окраин (например, Ушаковая балка) [60]. Но горсовет еще не научился правильно распределять свой бюджет. Так, в 1923/24 году почти все средства на ремонт и благоустройство города были использованы в I квартале, что не соответствовало строительному сезону [61].

Однако стихийные бедствия разрушали эту часть инфраструктуры. Например, для начала 1924 г. были очень характерны ливневые дожди. В результате этого был нанесен урон порту и набережным Севастополя. А оползни повредили электростанцию в Южной бухте (ее подсобные помещения). Чтобы это не привело к катастрофе, Коммунхозу пришлось срочно взять средства с других работ в размере 50 тыс. руб. Но в будущем власти уповали на то, что большую часть этой суммы центр все же вернет [62].

Наконец, предметом бурных дискуссий среди депутатов горсовета стало существование бонового моста. Он был построен во время Гражданской войны и соединял город с 18-тысячной рабочей окраиной — Корабельной стороной. Стоимость его ремонта равнялась 15 тыс. руб. Местная власть хотела привлечь к нему Морзавод и Морвед как наиболее заинтересованные учреждения [63]. Хотя при этом содержание моста признавалось невыгодным и нецелесообразным. К тому же он наносил ущерб развитию торгового порта (увеличивались накладные расходы последнего) [64].

Таким образом, на развитие коммунального хозяйства Севастополя в рассматриваемый период времени огромное влияние оказал общий упадок экономики и последствия Гражданской войны и интервенции. Поэтому речь шла только о восстановлении имущества и стабилизации положения в целом. Однако перед Коммунхозом встал целый ряд проблем. Прежде всего, это недостаток средств. Даже минимальное поддержание объектов городского хозяйства требовало

дотаций центра. Последний оказывал помощь городу в этом вопросе, но часто она была незначительной по сравнению с масштабом работ, которые необходимо было провести. Несмотря на это, коммунальное хозяйство постепенно восстанавливалось. Немалую роль в этом сыграло и участие местного населения.

#### ПРИМЕЧАНИЯ

1. ГАГС. Ф. Р-420. Оп. 1. Д. 31. Л. 6.
2. Там же. Ф. Р-79. Оп. 1. Д. 75. Л. 18.
3. Там же. Д. 105. Л. 6.
4. Там же. Д. 94. Л. 2.
5. Там же. Д. 105. Л. 6.
6. Там же. Д. 124. Л. 4.
7. Там же. Д. 108. Л. 16.
8. Там же. Ф. Р-420. Оп. 1. Д. 135. Л. 6.
9. Там же. Д. 175. Л. 112.
10. Там же. Ф. Р-79. Оп. 1. Д. 97. Л. 63.
11. Там же. Д. 124. Л. 28.
12. Там же. Ф. Р-420. Оп. 1. Д. 186. Л. 13.
13. Там же. Ф. Р-79. Оп. 1. Д. 124. Л. 130.
14. Там же. Ф. Р-420. Оп. 1. Д. 448. Л. 16.
15. Там же. Д. 178. Л. 1079.
16. Там же. Д. 172. Л. 28.
17. Там же. Л. 63.
18. Там же. Ф. Р-79. Оп. 1. Д. 123. Л. 98.
19. Там же. Ф. Р-420. Оп. 1. Д. 48. Л. 3.
20. Там же. Ф. Р-79. Оп. 1. Д. 159. Л. 18.
21. Там же. Д. 30. Л. 155.
22. Там же. Ф. Р-420. Оп. 1. Д. 28. Л. 3.
23. Там же. Ф. Р-79. Оп. 1. Д. 125. Л. 17.
24. Там же. Ф. Р-420. Оп. 1. Д. 28. Л. 9.
25. Там же. Д. 448. Л. 73.
26. Там же. Ф. Р-79. Оп. 1. Д. 97. Л. 70.
27. Там же. Ф. Р-420. Оп. 1. Д. 57. Л. 107, 180, 205.
28. Там же. Д. 48. Л. 3, 4.
29. Там же. Ф. Р-79. Оп. 1. Д. 122. Л. 9.
30. Там же. Д. 124. Л. 28.

31. Там же. Д. 159. Л. 4.
32. Там же. Д. 121. Л. 12.
33. Там же. Д. 42. Л. 69.
34. Там же. Д. 41. Л. 31, 33.
35. Там же. Ф. Р-420. Оп. 1. Д. 168. Л. 488.
36. Там же. Ф. Р-79. Оп. 1. Д. 99. Л. 32.
37. Там же. Д. 97. Л. 64.
38. Там же. Ф. Р-420. Оп. 1. Д. 48. Л. 4, 5.
39. Там же. Д. 168. Л. 225.
40. Там же. Ф. Р-79. Оп. 1. Д. 97. Л. 63, 64.
41. Там же. Д. 413. Л. 11.
42. Там же. Д. 30. Л. 77.
43. Там же. Ф. Р-420. Оп. 1. Д. 186. Л. 4.
44. Там же. Ф. Р-79. Оп. 1. Д. 94. Л. 13.
45. Там же. Д. 124. Л. 26.
46. Там же. Д. 413. Л. 54.
47. Там же. Ф. Р-420. Оп. 1. Д. 172. Л. 153.
48. Там же. Д. 51. Л. 19.
49. Там же. Л. 1, 39, 85, 119, 226.
50. Там же. Д. 172. Л. 157.
51. Там же. Д. 175. Л. 252, 292.
52. Там же. Д. 172. Л. 294.
53. Там же. Ф. Р-79. Оп. 1. Д. 124. Л. 24.
54. Там же. Ф. Р-420. Оп. 1. Д. 168. Л. 255.
55. Там же. Ф. Р-79. Оп. 1. Д. 11. Л. 8.
56. Там же. Д. 97. Л. 89.
57. Там же. Д. 30. Л. 155.
58. Там же. Д. 133. Л. 4.
59. Там же. Ф. Р-420. Оп. 1. Д. 157. Л. 7, 8.
60. Там же. Д. 28. Л. 29.
61. Там же. Ф. Р-79. Оп. 1. Д. 159. Л. 16.
62. Там же. Ф. Р-420. Оп. 1. Д. 57. Л. 656, 666, 739.
63. Там же. Д. 45. Л. 28.
64. Там же. Д. 38. Л. 18, 22.