

УДК 930.85:72.03(571.16)''20''
DOI: 10.17223/22220836/38/21

Д.А. Едакина

СОВЕТСКАЯ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ ПОЛИТИКА И ЕЕ ВЛИЯНИЕ НА РАЗВИТИЕ ТОМСКА ВО ВТОРОЙ ТРЕТИ XX В.¹

В статье рассматриваются разработка и реализация генеральных планов застройки Томска 1939 и 1947 гг., призванных сформировать «новый коммунистический уклад быта». Раскрыты исторические условия и обстоятельства нового проектирования, показаны первые результаты выполнения плана 1939 г.: строительство двух средних школ и общежития ТГУ, а в послевоенный период – жилые заводские поселки, учебные корпуса ТПИ и ТМИ. Определены главные причины значительного невыполнения планов: недостаток капиталовложений, ошибки проектирования и резкие изменения градостроительной политики в годы Великой Отечественной войны.

Ключевые слова: градостроительство, генеральный план строительства, застройка г. Томска, архитектурный облик города.

Профессиональный интерес к истории градостроительства в России сформировался в середине XIX в., и с тех пор вопросы архитектурного проектирования, планировки и застройки городов в стране в целом и на отдельных территориях неизменно привлекают внимание исследователей. Особо нужно отметить работы А.И. Попова, Е.И. Кириченко, В.Г. Залесова, О.В. Богдановой и др., которые исследовали архитектурный облик и застройку Томска XIX – первых десятилетий XX в. [1–4]. Считаю, что в настоящее время вполне назрела потребность расширить хронологические рамки исследования, выявить и охарактеризовать основные составляющие градостроительства Томска в предвоенные и послевоенные годы, т.е. с конца 1930-х и до начала 1960-х гг.

Известно, что градостроительные практики теснейшим образом связаны, отражают и, в свою очередь, формируют уровень экономического и социокультурного развития общества. Не случайно в 1920–1930-х гг. вопросам разработки новых планов застройки и реконструкции российских городов придавалось первостепенное государственное значение. Н.А. Милютин, один из главных разработчиков создания «соцгорода», в котором мог сформироваться «новый коммунистический уклад быта», писал: «Каждый населенный пункт мы должны рассматривать как единое целое, в котором наиболее разумно, рационально, целесообразно располагаются, увязываются между собой его основные части: промышленное и сельскохозяйственное производство, транспорт, электроэнергетика, управление, быт, воспитание, учеба» [5. С. 22].

Разработка генеральных планов строительства новых городов и преобразования старых городских поселений, начатая в советской России в середине 1920-х гг., была реализована в Томске в 1932 г., когда началось составление генерального проекта города, целиком подчиненного задачам социалистиче-

¹ Работа выполнена при финансовой поддержке РФФИ (проект № 19-39-90047).

ской индустриализации [6. С. 258]. Заседание президиума Томского горсовета, состоявшееся 8 мая 1932 г., приняло решение о перепланировке г. Томска, чтобы его развитие соответствовало условиям «бурного темпа социалистического строительства». Сформированному, согласно этому решению, проектному бюро было рекомендовано «произвести разработку материала к расширению города вверх по Томи к Басандайке и вниз – к Белобородовой» [7. Л. 1]. Однако в мае 1934 г. Томский горсовет в течение пяти дней обязался заключить генеральное соглашение с новосибирским проектным институтом «Запсибпроект» на работы по перепланировке г. Томска [8. Л. 208]. Разработка проекта потребовала довольно много времени, он был утвержден в 1939 г. И тогда же постановлением Томского горсовета от 20 декабря 1939 г. при городском отделе коммунального хозяйства была создана планировочная комиссия, перед которой были поставлены задачи наблюдения за выполнением генерального проекта планировки, отвода участков, выбора мест под строительство. В комиссию под председательством заведующего горкомхозом Булаева вошли главный архитектор города Д.Г. Васенина, городской землемер А.П. Карцев, городской санитарный врач Мелехова, городской пожарный инспектор Герасимов, профессор ТГУ, гидрогеолог М.И. Кучин [9. Л. 10].

Столь авторитетный состав планировочной комиссии был не случаен. По решению президиума Томского горсовета были подготовлены две докладные записки на имя председателя Совнаркома СССР В.М. Молотова, которые позволяют охарактеризовать условия выполнения генерального проекта города 1939 г. В документах указывалось на явно недостаточное развитие промышленности в Томске, на плохое состояние коммунального хозяйства, на крайне слабую обеспеченность населения жилой площадью. Сообщалось, в частности, что Томская ТЭЦ, построенная еще в 1895 г., обеспечивала лишь 8,5 тыс. киловатт-часов электроэнергии, что составляло две трети потребностей 1939 г. Износ оборудования томского водопровода определялся в 50–75%. Обеспеченность жилой площадью в среднем составляла 4,9 м² на человека (при норме 9 м²). На 90% жилье в Томске было не благоустроено; проезжая часть улиц была замощена лишь на 29%, практически отсутствовал общественный транспорт. Руководители Томского горсовета определили состояние города как катастрофическое [10. Л. 134–142].

На устранение несбалансированности городского развития был направлен проект перепланировки Томска, выполнявшийся трестом «Запсибпроект», автором проекта был архитектор С.И. Капотов. В проекте генерального плана города учитывались такие факторы, как гидрологические условия территории, размещение градообразующих предприятий и архитектурно-планировочное оформление города. Генеральный план опирался на принцип функционального зонирования территории: формировались территории под промышленное и жилое строительство, под парки культуры и отдыха. Обязательным условием являлось использование ярко выраженного рельефа и исторически сложившейся застройки.

Вся селитба была разделена на четыре части. Юго-западный (центральный) район включал крупные административно-хозяйственные, культурно-просветительные учреждения и учебные заведения. Собственно юго-западный район планировался с назначением обслуживания куста промышленности у железнодорожной станции Томск-1. В северо-западном районе разме-

щались и проектировались предприятия деревообрабатывающей промышленности (фабрика карандашной дощечки, фанерно-мебельное производство, лесозавод) и переработки пищевого сырья (мукомольные мельницы, хлебозавод и дрожжевой завод). В северно-восточный район входили железнодорожная станция Томск-2, планировались предприятия керамической промышленности. С таким размещением промышленных зон связывались формирование жилых массивов и транспортная доступность.

В генеральном плане 1939 г. в качестве основных осей городской композиции определялись две магистрали: в меридианном направлении – Тимирязевский, Ленинский и Коммунистический проспекты, а в широтном направлении предполагалось создание новой диагональной магистрали – проспекта Сталина, которая связала бы городской центр с промышленными районами Томска (от площади Батенькова по переулку Нечевскому до площади перед станцией Томск-1). При этом в центральной части города и вдоль основных магистралей предполагалось сооружение новых капитальных домов, для чего необходимо было снести исторически сложившуюся застройку. В качестве основного архитектурного элемента был принят четырехэтажный жилой дом. На Ленинском проспекте и проспекте Сталина, а также на площадях, где нужны были архитектурные акценты, предполагались пятиэтажные жилые дома. На пересечении двух главных осей был запроектирован общегородской центр с возведением Дома Советов. Районы капитальной малоэтажной застройки проектировались в два-три этажа, а на окраинных территориях вблизи лесных массивов предусматривалась одноэтажная индивидуальная застройка.

Достаточно подробно прорабатывались планы социокультурного строительства: предполагалось построить кинотеатр на 800 мест, топографический техникум, 17 новых школ, 30 детских садов и 20–24 детских яслей (все они должны были разместиться равномерно по всей территории города). За годы первой очереди планировалось выстроить две городские больницы на 350 мест каждая, два родильных дома и одну поликлинику, а также две бани по 280 мест каждая с находящимися при них механическими прачечными. Водопроводом предполагалось обеспечить все постройки, а канализацией – только капитальные здания. Электросети должны были охватить весь город с подачей электроэнергии от ТЭЦ, теплосети планировались только в центральных кварталах. В генеральном проекте предусматривалось строительство трамвайной линии, которая связала бы железнодорожные станции Черемошники, Томск-1, Томск-2 и Лагерный сад с центром города. Проектировались постоянные автобусные линии по всей территории города (протяженность трамвайных линий составляла 18,5 км, длина автобусных маршрутов – 34 км).

Кроме возведения зданий, предполагалось обустройство парков, скверов, аллей и бульваров. Так, планировалось развивать Михайловскую и Украинскую рощи, а кроме того, создать новый общегородской парк культуры и отдыха в пойме р. Ушайки и большой парк в юго-западном районе [11. Л. 16–32].

Реализация генерального плана Томска была начата во второй половине 1930-х гг. еще до официального утверждения и продолжалась до лета 1941 г. Так, началось строительство завода по ремонту подшипников (на ул. Розы

Люксембург), построен элеваторный комбинат на ул. Мельничной (на территории мукомольных мельниц), создана одна из крупнейших в стране лесоперевалочная база на Черемошниках, развернулись подготовительные работы к строительству Томского электромоторного завода недалеко от вокзала Томск-1. Были возведены крупные здания мукомольно-элеваторного института (ныне корпус ТГАСУ) и общежития ТГУ на Ленинском проспекте, состоялась закладка нового био-физиологического корпуса медицинского института на проспекте Кирова, построены две новые средние школы. Весной 1940 г. был заложен парк культуры и отдыха на Белом озере [12. С. 219–225]. Но выполнение проекта очень сильно тормозилось недостатком капиталовложений, а с началом Великой Отечественной войны градостроительная ситуация кардинальным образом изменилась.

В годы войны в Томск было эвакуировано свыше 30 крупных промышленных предприятий, множество учреждений культуры, науки, образования. Часть прибывших заводов и фабрик разместились в приспособленных помещениях томских предприятий, вузов, техникумов и даже больниц. Работники других заводов вынуждены были строить заново или приспособлять под производственные и жилые нужды недостроенные в мирное время здания. Так, в Томске появились корпуса электромоторного, шарикоподшипникового, инструментального, электролампового заводов, а также общежития барачного типа. От станций Томск-1 и Томск-2 к промышленным предприятиям были проложены железнодорожные ветки («углевозные дороги»), использование которых позволило обходиться без грузового транспорта, полностью отправленного на фронт. Проблема электроснабжения города была решена путем строительства в 1943–1945 гг. Томской ГРЭС. Вместо планируемых парков и скверов по всему Томску, в том числе в Университетской роще, в Лагерном саду, на площади Революции, были устроены огороды [13. С. 6–9].

В первые послевоенные годы градостроительная картина Томска слабо отвечала принятому в 1939 г. генеральному плану. Территория Томска была загружена промышленностью, по всему городу были разбросаны заводские поселки, застроенные малопригодными для проживания домами, в основном каркасно-засыпного типа. Катастрофически не доставало жилья, культурно-просветительных и образовательных учреждений. (Важно отметить, что не был реализован и такой немислимый в наше время проект, как возведение проспекта Сталина, для чего необходимо было снести множество исторически значимых строений и засыпать огромный овраг, проходивший от Нечевского переулка к вокзалу Томск-1.)

В ответ на насущную потребность Томска в новом плане сотрудники Ленинградского отделения Государственного института по проектированию городов «Гипрогор» под руководством архитектора Н.В. Баранова разработали новый генеральный план г. Томска. Постановлением Совета Министров РСФСР от 17 декабря 1947 г. план был утвержден и передан для исполнения [14. Л. 16].

Согласно генеральному плану предполагалось значительное расширение городской территории на север и северо-восток – до железной дороги от Черемошников к станции Томск-2, на восток – от станции Томск-2 до границ проектируемого аэродрома на Каштаке и от Казанской улицы (совр. проспект

Комсомольский) до поймы р. Ушайки. В добавление к сложившейся с давних времен меридианной магистрали планировалось устройство двух диагональных магистралей. Первая из них была названа, как и в 1939 г., проспектом имени Сталина, но расположение ее изменилось: она проходила от вокзала Томск-1 к центру по трассе вокзального шоссе и его продолжения по незастроенной территории между улицами Дзержинского и Тверской до Нечевского переулка и дальше к площади Революции. Вторая диагональная магистраль должна была соединить станцию Томск-2 с центром города. Ее направление совпадало с улицами Вокзальной, Иркутской, Соляной и по Кузнецкому взвозу выходило на переулок 1905 года и далее к центру.

Так же, как и в предыдущем проекте, предполагалось строительство зданий повышенной этажности, в пять или шесть этажей, по основным магистралям города и для оформления площадей. Строительство трех- и четырехэтажных жилых домов и общественных зданий планировалось на Коммунистическом проспекте и Иркутской улице (с 1949 г. – имени Пушкина), а также на площади Революции. Строительство двухэтажных зданий должно было осуществляться выборочно в районах вдоль Учебной улицы, к северо-западу от станции Томск-1, на Казанской и Иркутской улицах. К югу от Учебной улицы, к востоку от Казанской улицы, к северу от Дальне-Ключевской улицы, к северо-западу от станции Томск-2, вдоль Иркутского тракта и в районе спичечной фабрики разрешалось усадебное малоэтажное строительство.

Расширение сети промышленных предприятий проектировалось в северном районе (деревообрабатывающее и пищевое производство), в северо-восточном районе (металлообрабатывающая, деревообрабатывающая и химическая промышленность, а также промышленность строительных материалов) и в юго-восточном районе (машиностроение и металлообработка).

Наряду с промышленным и гражданским строительством планом 1947 г. предполагалось строительство трамвайной трассы, сооружение моста через р. Ушайку (в районе Базарной площади), укрепление защитной дамбы на р. Томи и строительство каменных набережных, а также расширение парковых зон. По-прежнему, как в плане 1939 г., проектировались строительство Дома Советов на Базарной площади (совр. площадь Ленина) и перенос базара в Уржатский переулок на берегу р. Ушайки. А на площади Революции, на месте взорванного еще в 1934 г. Троицкого собора, предполагалось построить драматический театр [14. Л. 17–25].

В отличие от плана 1939 г. новый генеральный план имел гораздо больше возможностей для реализации. Тем не менее в силу невыполнения планов по капитальному строительству финансирование сокращалось. Так, в 1952 г. правительственные ассигнования строительных работ в Томске были уменьшены на 732 тыс. руб., а в 1953 г. – на 600 тыс. руб. [15. Л. 98]. Наряду с недофинансированием расширялось самовольное строительство индивидуальных домов в Томске. На участках по Московскому тракту, за вокзалом Томск-1, в районе Каштака, которые по генеральному плану отводились под озеленение, возводились самовольные постройки, лишённые каких-либо элементов благоустройства [16. Л. 1–4]. Ряд важных положений генерального плана 1947 г. был выполнен. Например, в 1949 г. был пущен трамвай, началось строительство благоустроенных заводских поселков при электромоторном, манометровом, электроламповом, инструментальном заводах. Разверну-

лись работы по благоустройству города, были устроены новые скверы на площади Батенькова, около Института физических методов лечения (совр. НИИ курортологии), детский парк имени Пушкина, театральный сквер около драмтеатра (пер. Нахановича), садик на станции Томск-2. Организовано место загородного отдыха на Потаповых лужках [17. Л. 37]. И все же генеральный план подвергался все большей критике. Прежде всего, требовались изменения экономических показателей генерального плана, в частности, расчетного количества населения и обеспечения его жильем. Кроме того, нуждались в пересмотре планы промышленного строительства, поскольку в течение 1954–1955 гг. были развернуты строительные работы на десяти предприятиях союзного значения, не предусмотренные в 1947 г. [18. Л. 22–23]

Были выявлены архитектурно-планировочные ошибки, требующие срочного исправления. Первая из них заключалась в том, что исторически сложившуюся прямоугольную сетку томских улиц предполагалось искусственно исказить вставкой Диагонального проспекта (так после 1953 г. стали именовать проектируемый проспект Сталина). Созданием нового проспекта формировалась система косых и тупых углов кварталов. Такие углы, а также многогранная и неправильная форма площадей, образуемых при пересечении улиц, исключали возможность применения типовых проектов, рассчитанных на прямоугольную сетку улиц и применение индустриальных методов строительства. В плане не были учтены тяжелые условия рельефа: на всем протяжении Диагонального проспекта находились глубокие овраги, практически лишавшие возможности его застройки.

Вторым недостатком генерального плана было то, что он не выявил и не закрепил городские магистрали с грузовыми и пассажирскими потоками, которые могли бы связать южную и северную части города. Эти районы, по мнению критиков проекта 1947 г., быстро развивались и требовали для дальнейшего развития прокладки прямых магистралей с юга на север без всяких диагоналей.

По предложению главного архитектора г. Томска И. Егорова, высказанному им в 1955 г., была проведена корректировка генерального плана. Она включала следующие положения: 1) формирование в городе северной и южной промышленных групп и подготовка резерва промышленных площадок; 2) зонирование этажности застройки в следующих пропорциях: 4–5-этажные постройки – 80%, 2-этажные – 10%, одноэтажные – 10%; 3) сохранение исторически сложившейся прямоугольной сетки улиц с выявлением основных магистралей, соединяющих южную и северную части города и с переходом к радиально-кольцевой системе в новой части города [19. Л. 95–99]. Эти предложения, выходявшие за рамки генерального плана 1947 г., определили градостроительную ситуацию в Томске на рубеже 1950–60-х гг. Согласно поправкам генерального плана застройка не искажала исторически сложившуюся среду, развитие селитебной территории велось в сторону расширения на свободные от застройки территории, а в историческом центре осуществлялось только компенсационное строительство.

Литература

1. Попов А.И. Томск. М., 1959. 132 с.
2. Кириченко Е.И. Деревянное зодчество русского города и архитектура Томска // Деревянная архитектура Томска. М. : Советский художник, 1987. С. 115–146.

3. Баландин С.Н., Залесов В.Г. Творческое наследие архитектора К.К. Лыгина в Томске // Памятники истории, археологии и архитектуры Сибири. Новосибирск : Наука, 1989. С. 157–167.
4. Богданова О.В. Архитектурный облик Томска. Томск : Красное знамя, 2005. 144 с.
5. Милютин Н.А. Проблема строительства социалистических городов. Основные вопросы районной планировки и строительства населенных мест СССР. М. ; Л., 1930. 90 с.
6. Дмитриенко Н.М. Планировка города // Томск от А до Я: краткая энциклопедия города. Томск, 2004. С. 257–258.
7. ГАТО. Ф. Р-430. Оп. 1. Д. 274.
8. ГАТО. Ф. Р-430. Оп. 1. Д. 500.
9. ГАТО. Ф. Р-430. Оп. 1. Д. 726.
10. ГАТО. Ф. Р-430. Оп. 1. Д. 718.
11. ГАТО. Ф. Р-430. Оп. 1. Д. 728.
12. Дмитриенко Н.М. День за днем, год за годом: хроника жизни Томска в XVII–XX столетиях. Томск : Изд-во Том. ун-та, 2003. 348 с.
13. Дмитриенко Н.М., Рачковский П.Ю., Глухов В.С. Дорога к Победе (экскурсионный маршрут). Томск : Изд-во Том. ун-та, 2015. 78 с.
14. ГАТО. Ф. Р-430. Оп. 7. Д. 44.
15. ГАТО. Ф. Р-441. Оп. 1. Д. 63.
16. ГАТО. Ф. Р-218. Оп. 13. Д. 232.
17. ГАТО. Ф. Р-441. Оп. 1. Д. 56.
18. ГАТО. Ф. Р-218. Оп. 13. Д. 81.
19. ГАТО. Ф. Р-430. Оп. 1. Д. 1312.

Daria A. Edakina, National Research Tomsk State University (Tomsk, Russian Federation).

E-mail: sagaan09@yandex.ru

Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Kul'turologiya i iskusstvovedeniye – Tomsk State University Journal of Cultural Studies and Art History, 2020, 38, pp. 230–237

DOI: 10.17223/2220836/38/21

SOVIET URBAN PLANNING POLICY AND ITS INFLUENCE ON THE DEVELOPMENT OF TOMSK IN THE SECOND THIRD OF THE 20TH CENTURY

Keywords: urban planning; master plan of construction; construction in Tomsk; the architectural image of the city.

Professional interest in the history of urban planning in Russia was formed in the middle of the XIX century, and issues of architectural design, planning and development of cities in the country as a whole and in certain territories attract the attention of researchers. I believe that at present there is a need to identify and characterize the main components of Tomsk town planning from the late 1930th to the early 1960th.

The development of master plans for the construction of new cities and the transformation of old urban settlements was carried out in Tomsk in 1932, when the drafting of the master project of the city, entirely subordinate to the tasks of socialist industrialization, began.

The development of the project took quite a long time, it was approved in 1939. The draft master plan of the city took into account such factors as hydrological conditions of the territory, placement of city-forming enterprises and architectural and planning design of the city. The master plan was based on the principle of functional zoning of the territory: territories were formed for industrial and residential construction, for parks of culture and recreation.

During the war – 1941–1945 – more than 30 large industrial enterprises, many institutions of culture, science, education were evacuated to Tomsk. In this regard, employees of the Leningrad branch of the State Institute for Urban Design “Giprogor” under the leadership of architect N.V. Baranov developed a new master plan of Tomsk. By a resolution of the Council of Ministers of the RSFSR of 17 December 1947, the plan was approved and submitted for implementation. As in the previous project, it was planned to build high-rise buildings, five or six floors, on the main highways of the city and for the design of squares.

And yet the master plan has been criticized. Architectural and planning errors were identified. The first was that the historically established rectangular grid of Tomsk streets was supposed to be artificially distorted by the insertion of Diagonal Avenue. The second drawback of the master plan was that it did not identify or secure city highways with freight and passenger flows that could link the southern and northern parts of the city. According to the general plan amendments in the 1950–60th, the construction did not distort the historical environment, the development of the selitebic territory

was carried out towards expansion into development-free territories, and only compensatory construction was carried out in the historical center.

References

1. Popov, A.I. (1959) *Tomsk*. Moscow: [s.n.].
2. Kirichenko, E.I. (1987) Derevyannoe zodchestvo russkogo goroda i arkhitektura Tomsk [The wooden architecture of the Russian city and the architecture of Tomsk]. In: Shepelev, Yu.I. & Zaytseva, Z.A.(eds) *Derevyannaya arkhitektura Tomsk* [Wooden architecture of Tomsk]. Moscow: Sovetskiy khudozhnik. pp. 115–146.
3. Balandin, S.N. & Zalesov, V.G. (1989) Tvorcheskoe nasledie arkhitekora K.K. Lygina v Tomске [K.K. Lygin's creative heritage in Tomsk]. In: Vilkov, O.N. (1989) *Pamyatniki istorii, arkhologii i arkhitektury Sibiri* [Monuments of history, archeology and architecture of Siberia]. Novosibirsk: Nauka. pp. 157–167.
4. Bogdanova, O.V. (2005) *Arkhiturnyy oblik Tomsk* [The architectural appearance of Tomsk]. Tomsk: Krasnoe znamya.
5. Milyutin, N.A. (1930) *Problema stroitel'stva sotsialisticheskikh gorodov. Osnovnye voprosy rayonnoy planirovki i stroitel'stva naselennykh mest SSSR* [The problem of building socialist cities. The main issues of the district planning and construction of settlements of the USSR]. Moscow; Leningrad: Gos. izd-vo RSFSR.
6. Dmitrienko, N.M. (2004) *Planirovka goroda* [City planning]. In: Dmitrienko, N.M. (ed.) *Tomsk ot A do Ya: kratkaya entsiklopediya goroda* [Tomsk from A to Z: a brief encyclopedia of the city]. Tomsk: NTL. pp. 257–258.
7. The State Archive of Tomsk Region (GATO). Fund R-430. List 1. File 274.
8. The State Archive of Tomsk Region (GATO). Fund R-430. List 1. File 500.
9. The State Archive of Tomsk Region (GATO). Fund R-430. List 1. File 726.
10. The State Archive of Tomsk Region (GATO). Fund R-430. List 1. File 718.
11. The State Archive of Tomsk Region (GATO). Fund R-430. List 1. File 728.
12. Dmitrienko, N.M. (2003) *Den' za dnem, god za godom: khronika zhizni Tomsk v XVII–XX stoletiyakh* [Day after day, year after year: a chronicle of the life of Tomsk in the 17th – 20th centuries]. Tomsk: Tomsk State University.
13. Dmitrienko, N.M., Rachkovsky, P.Yu. & Glukhov, V.S. (2015) *Doroga k Pobede (ekskursionnyy marshrut)* [Road to Victory (a sightseeing route)]. Tomsk: Tomsk State University.
14. The State Archive of Tomsk Region (GATO). Fund R-430. List 7. File 44.
15. The State Archive of Tomsk Region (GATO). Fund R-441. List 1. File 63.
16. The State Archive of Tomsk Region (GATO). Fund R-218. List 13. File 232.
17. The State Archive of Tomsk Region (GATO). Fund R-441. List 1. File 56.
18. The State Archive of Tomsk Region (GATO). Fund R-218. List 13. File 81.
19. The State Archive of Tomsk Region (GATO). Fund R-430. List 1. File 1312.