

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ

федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
«Тольяттинский государственный университет»

ГУМАНИТАРНО-ПЕДАГОГИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ

(наименование института полностью)

Кафедра «История и философия»

(наименование кафедры)

46.03.01 «История»

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Историко-культурный туризм

(направленность (профиль)/специализация)

**БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА**

на тему «Формирование городской инфраструктуры Ставрополя в период  
строительства Волжской ГЭС. 1950-1958 годы»

Студент

Г.Н. Оруджова

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

И.А. Прохоренко

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

**Допустить к защите**

Заведующий кафедрой

канд.ист.наук, доцент О.А.Безгина

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

(личная подпись)

«\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Тольятти 2018

## **Аннотация**

### **бакалаврской работы на тему «Формирование городской инфраструктуры Ставрополя в период строительства Волжской ГЭС. 1950-1958 годы»**

**Актуальность.** Принятие решения о строительстве Волжской ГЭС в 1950 году вблизи г. Ставрополя, ознаменовало собой не только сооружение масштабной гидроэлектростанции, но и новый этап в развитии и становлении данного городского образования, который из маленького провинциального города – села преобразовывался в крупный промышленный центр с мощной развитой инфраструктурой и большими перспективами развития.

Формирование городской инфраструктуры г. Ставрополя происходило одновременно с возведением гидроэлектростанции, поскольку при строительстве данного объекта требовалось расширение социально-культурных предприятий, жилья, инженерно-технического обеспечения и создание разветвленной сети транспортной коммуникации.

**Цель данного исследования** – проследить процесс формирования городской инфраструктуры Ставрополя в период строительства Волжской ГЭС в 1950-1958 гг., выделить его особенности и влияние на дальнейшее развитие города.

#### **Задачи исследования:**

1. выделить особенности разработки проекта нового Ставрополя;
2. изучить формирование социальной инфраструктуры г. Ставрополя в период строительства ГЭС;
3. рассмотреть создание систем инженерно-технического обеспечения города;
4. исследовать создание транспортных коммуникаций в 1950-1958 гг.

**Структура работы.** Данная работа **включает в себя** введение, две главы (четыре параграфа), заключение, список использованных источников и литературы, приложения.

### **Основные выводы бакалаврской работы.**

Формирование городской инфраструктуры города Ставрополя в период строительства Волжской ГЭС происходило в два этапа:

1 этап – подготовительный: 1950-1953 гг. – планирование города, строительство жилья и объектов социально-культурной сферы, транспортных коммуникаций, инженерно-технических средств, которые были призваны обеспечить минимальные требования прибывающего населения.

2 этап – дальнейшая реализация и расширение: 1953-1958гг. - уточнение планирования города, расширение процессов формирования городской инфраструктуры.

**ОГЛАВЛЕНИЕ**

Введение.....	5
Глава I. Основные тенденции формирования городской инфраструктуры г. Ставрополя в 1950-1958 гг.....	15
§ 1. Разработка проекта нового Ставрополя.....	15
§ 2. Формирование социальной инфраструктуры г. Ставрополя в период строительства ГЭС.....	28
Глава II. Особенности развития г. Ставрополя в 1950-е годы: инженерно-техническое обеспечение и транспортная коммуникация.....	37
§ 1. Инженерно-техническое обеспечение города: этапы и особенности застройки в Комсомольском и Центральном районах.....	37
§ 2. Условия создания транспортных коммуникаций в Ставрополе в 1950-1958 годы XX века.....	41
Заключение.....	48
Перечень ссылок.....	52
Список использованной литературы и источников.....	66
Приложения.....	72

## Введение

**Актуальность.** Послевоенный период в отечественной истории характеризовался очередным этапом индустриализации. Продолжалось масштабное строительство промышленных объектов, сооружение которых происходило как на территориях крупных городских образований, так и в условиях возведения и расширения процессов урбанизации.

Принятие решения о строительстве Волжской ГЭС в 1950 году вблизи г. Ставрополя, ознаменовало собой не только сооружение масштабной гидроэлектростанции, но и новый этап в развитии и становлении данного городского образования, который из маленького провинциального города – села преобразовывался в крупный промышленный центр с мощной развитой инфраструктурой и большими перспективами развития.

Формирование городской инфраструктуры г. Ставрополя происходило одновременно с возведением гидроэлектростанции, поскольку при строительстве данного объекта требовалось расширение социально-культурных предприятий, жилья, инженерно-технического обеспечения и создание разветвленной сети транспортной коммуникации.

Пример возрождения города Ставрополя типичен для ряда городов СССР данного периода. Ускоренная советская индустриализация стала первопричиной строительства городских поселений на территории СССР. Именно период их масштабного строительства можно считать расцветом советского градостроительства.

Вследствие чего всестороннее рассмотрение процесса формирования городской инфраструктуры г. Ставрополя представляет большой научный интерес, поскольку позволяет осмыслить особенности строительства городских объектов в процессе индустриализации, выделить закономерности и особенности их возведения.

**Цель данного исследования** – проследить процесс формирования городской инфраструктуры Ставрополя в период строительства Волжской ГЭС

в 1950-1958 гг., выделить его особенности и влияние на дальнейшее развитие города.

Для выполнения цели необходимо решить следующие **задачи**:

1. выделить особенности разработки проекта нового Ставрополя;
2. изучить формирование социальной инфраструктуры г. Ставрополя в период строительства ГЭС;
3. рассмотреть создание систем инженерно-технического обеспечения города;
4. исследовать создание транспортных коммуникаций в 1950-1958 гг.

**Объект исследования** - формирование городской инфраструктуры Ставрополя в период строительства Волжской ГЭС в 1950-1958 гг.

**Предмет исследования** – события, явления, процессы, нормативная база, отражающая процесс формирования городской инфраструктуры Ставрополя в период строительства Волжской ГЭС в 1950-1958 гг.

**Хронологические рамки исследования** охватывают период с 1950 до 1958 гг. Выбор нижней границы обусловлен принятием решения о строительстве Куйбышевской гидроэлектростанции на р. Волге 21 августа 1950 г. Именно с этой даты начинается формирование городской инфраструктуры Ставрополя: разработка проектов, строительство социальных объектов и планомерная застройка Центрального и Комсомольского районов.

Верхняя граница хронологических рамок исследования связана (1958 г.) с окончанием возведения Волжской ГЭС. К концу 50-х гг. XX века были сооружены основные объекты городской инфраструктуры города.

**Территориальные рамки исследования** затрагивают Комсомольский и Центральный районы г. Ставрополя в 50-е гг. XX века, поскольку именно на данных участках было запланировано строительство городской инфраструктуры города в условиях возведения Волжской ГЭС.

**Степень разработанности темы.** Изучением данной проблематики занимались исследователи, как в советский (1950-1991 гг.), так и постсоветский период (1991 г. - настоящее время).

В годы СССР историческая литература, посвященная анализу формирования городской инфраструктуры, была встроена в единую систему понимания и трактовки развития советского государства. Все исследования в едином ключе содержали основную идею: на протяжении всего становления советского общества происходил значительный рост социальной сферы и экономического развития, в том числе включая жилищно-бытовые условия советских граждан.

Советские историки, освещая процессы жилищного строительства, ориентировались на регламентированные идеологические и политические установки. Все события и мероприятия транслировались исключительно в положительном ключе. А существующим противоречиям или проблемам придавался характер незначительных, временных несущественных трудностей, которые, несомненно, в ближайшей перспективе будут ликвидированы.

Основной проблематикой были вопросы уровня жизни и бытового обслуживания, жилищного строительства и др. [1].

Региональные исследования советского периода 50-х гг. XX века, в частности, отражающие развитие городской инфраструктуры г. Ставрополя в 1950-е годы, соответствовали общей концептуальной линии публикаций всесоюзного уровня. Данная проблема изучалась в контексте строительства Волжской ГЭС [2]. Авторы работ выражали основную идею – возведение Волжской ГЭС способствовало возрождению и расширению городской инфраструктуры г. Ставрополя. Кроме роста жилищного строительства, происходило развитие энергетической базы и транспортных коммуникаций.

Публикации 60-80-х гг. XX века анализировали данную проблематику в контексте причин и предпосылок строительства Волжского автомобильного завода. Исследователи, полагали, что именно создание материально-технической базы г. Ставрополя в 1950-е г. во многом предопределило строительство крупного промышленного гиганта [3].

В постсоветский период, который начался вначале 1990-х гг. и продолжается по настоящее время, исторические исследования были

освобождены от партийной регламентации, следовательно, направленность проблем, а также содержание работ значительно расширились.

В частности, в исследованиях как всероссийского, так и регионального уровней, рассматривающих формирование городской инфраструктуры, отсутствовала единая концепция интерпретации исторических событий.

Одни исследователи стали акцентировать внимание на недостатках, другие пытались отойти от одностороннего критического подхода и выявить, в чем были причины неудач советской системы, а также какие у неё были достижения.

В частности, в исследовании О.Э. Бессоновой [4] выявляются недостатки жилищной политики СССР. По мнению автора, основными противоречиями являлось отсутствие конкуренции между организациями, которые осуществляли госзаказ, что ограничивало заинтересованность в улучшении качества работы. Данную позицию о социальной напряженности из-за жилищного вопроса отражает в своем исследовании Ю.И. Казанцев [5].

Другие исследователи позитивно оценивают советскую жилищную политику, заявляя, что в советский период в СССР была реализована крупномасштабная программа жилищного строительства, которая позволила значительному числу граждан получить жилье [6].

На современном историческом этапе среди историков распространено мнение о неоднозначности результатов советской жилищной политики [7].

В данный исторический период аналогичные содержательные процессы происходили и на региональном уровне. В частности, проблема формирования городской инфраструктуры г. Ставрополя в период возведения Волжской ГЭС стала анализироваться с опорой на более широкую архивную базу, а также разнообразные мемуарные источники.

В 90-е годы XX века изучаемая проблематика нашла отражение в публикациях известного тольяттинского исследователя – краеведа В.П. Овсянникова [8]. С опорой на богатый источниковедческий материал историк

создал и описал историю г. Тольятти (Ставрополя) с момента его возникновения по 1990 –е гг.

История создания городской инфраструктуры в 50-е годы XX века встроена в общий процесс повествования о развитии современного Тольятти, т.е. отмечается логичность и целостность восприятия изложения, который наполнен многочисленным фактическим материалом. Работы В.П. Овсянникова отличаются богатым биографическим содержанием, так, например, имеется подробное описание личности, деятельности и роли И.В. Комзина.

В начале XXI века значительно расширилось число исследований по истории г. Тольятти, подготовленные не только историками, но и журналистами, архитекторами, общественниками, и просто неравнодушными к историческому прошлому Ставрополя – Тольятти.

Значительный научный интерес представляют публикации о различных аспектах развития Ставрополя - Тольятти журналиста С.Г. Мельника, который самостоятельно или в соавторстве опубликовал ряд книг по краеведческой тематике [9].

Наибольшую историческую значимость среди разработок журналиста С.Г. Мельника несет интернет – проект «Журналистские расследования: Рукотворный город. Как строился Тольятти» [10].

Данный медийный контент содержит обширный источниковый материал, который освещает различные направления истории г. Ставрополя – Тольятти. Собранный, систематизированный и проанализированный журналистом обширный документальный архив (фото, личные воспоминания участников событий, цитаты из публикаций того времени, статистические данные, архивные документы) позволил ему воссоздать объективную картину исторических условий и предпосылок создания г. Ставрополя в период возведения Волжской ГЭС, а также определить роль исторических личностей и определенных социальных групп в этом процессе.

Стоит отметить работу первого ректора Тольяттинского государственного университета С.Ф. Жилкина «Стратегическое городское планирование», опубликованную в 2001 году [ <sup>11</sup> ]. В книге отражаются основные этапы планирования г. Ставрополя – Тольятти, начиная с 50-х гг. до конца 80-х гг. XX века. Автор отмечает, что вместе с развитием промышленности города возникала потребность увеличения планировочной численности населения, а, следовательно, ставились новые задачи для формирования городской инфраструктуры города.

История планирования г. Ставрополя – Тольятти нашла отражение в диссертации М.В. Солодилова «Архитектурно-пространственная трансформация моногорода для преодоления кризисных явлений (на примере г. Тольятти)» [ <sup>12</sup> ].

Автор диссертации - архитектор, строитель, который в исторической динамике подробно анализирует нюансы городского строительства Центрального, Комсомольского района, Портпоселка и Шлюзового [ <sup>13</sup> ].

Особенностью данной работы является попытка объяснить причины и предпосылки выбора данной структуры городской постройки на начальном этапе планирования и показать ее трансформацию под влиянием различных внешних политических, социально-экономических и других условий.

Значительную роль в изучении проблемы городской инфраструктуры г. Ставрополя – Тольятти внесли преподаватели - исследователи Тольяттинского государственного университета. Так, в частности, были проанализированы вопросы влияния социальных факторов на формирование городской среды [ <sup>14</sup> ], строительства Волжской ГЭС на создание экономической инфраструктуры г. Ставрополя [ <sup>15</sup> ], рассмотрены процессы жилищно-гражданского строительства в период возведения Волжской ГЭС [ <sup>16</sup> ] и др.

В начале XXI века были подготовлены и опубликованы ряд тематических сборников и авторских работ, которые носят историко-публицистический, биографический характер [ <sup>17</sup> ]. В них систематизированы статьи, очерки, заметки, посвященные г. Ставрополю в 50-е гг. XX века.

Данные публикации содержат аналитический материал, поскольку уже прошло достаточно времени и накоплен значительный исторический опыт для более глубокого осмысления процессов развития г. Ставрополя – Тольятти.

Поскольку при строительстве Волжской ГЭС и г. Ставрополя привлекался труд заключенных, то проблема формирования городской инфраструктуры города в 1950-1958 гг. была затронута и в ряде исследованиях, освещающих систему исправительно-трудовых лагерей [18].

Следует выделить работу зарубежного исследователя Фабьена Белла «Тольятти. Рождение Нового города» 2014 год издания [19]. Автор книги – доктор истории искусств университета Париж X. Центром его исследовательских интересов является советская архитектура. Белла преподавал во Франции, в университете Нанта, в университете Квебека в Оттаве (2011 год), читал лекции в университете Сорбонны, Московском государственном университете, в Ливерпульском Хоуп-университете, Колледже искусств и дизайна Саванны, Квебекском университете Монреаля, в Национальном художественном музее Кубы. Его статьи опубликованы в научных журналах Франции, Канады и Италии. На данный момент занимает пост ассоциированного исследователя Версальской архитектурной школы (тема исследования – сады сталинской эпохи).

В книге с использованием широкого массива архивных данных не только регионального, но и федерального уровня отражены различные аспекты исторического зарождения города Ставрополя – Тольятти. По мнению исследователя, создание города Ставрополя - Тольятти является смелым и успешным проектом современной истории.

Следует отметить, что исследования, посвященные формированию инженерно-технического обеспечения города и созданию транспортной коммуникации в Ставрополе в 1950-1958 годы очень скудны. Как правило, они изучаются в контексте исследований о возведении Волжской ГЭС и функционирования Кунеевского ИТЛ [20].

Все имеющиеся на современном этапе исследования затрагивают проблему формирования городской инфраструктуры г. Ставрополя в период возведения Волжской ГЭС, лишь в контексте исторического развития г. Ставрополя – Тольятти. Стоит констатировать, что комплексное исследование по данной проблематике отсутствует. В виду чего данная работа представляет значительный научный и практический интерес.

**Источниковая база исследования** представлена неопубликованными архивными источниками, а также опубликованными документами и материалами по формированию городской инфраструктуры г. Ставрополя в 50-е годы XXвека. Условно можно выделить следующие группы.

Первую группу источников составляют **нормативно-правовые** документы. К их числу следует отнести законодательные и подзаконные нормативные акты (кодексы, законы и указы, постановления и распоряжения, директивы и приказы).

Данные источниковые материалы инициировали масштабное возведение социальной инфраструктуры, нормативно регламентировали методы и способы преодоления жилищного кризиса. Использование нормативно-правовой базы помогло проанализировать последовательность и целесообразность, а также закономерность одобренных решений в области жилищной политики, оценить их результативность.

Осмысление и анализ правовых документов, характеризующих жилищную политику, свидетельствует о том, что значительное внимание советское руководство уделяло вопросам государственного контроля строительства и благоустройства [21].

Вторая группа источников – **делопроизводственные** документы. Данные документы содержатся в фонде 9414 (Главное управление мест заключения Министерства внутренних дел СССР) Государственного архива РФ [22], фонде 339 Российского государственного архива экономики [23], в фондах Р -2558, Р-4249 в Государственном бюджетном учреждении Самарской области «Центральный государственный архив Самарской области» (далее - ГБУСО

ЦГАСО)<sup>24</sup>, в фонде Р – 18, Р. - 318 (Управление строительства «Куйбышевгидрострой») Управлении по делам архивов г.о. Тольятти [<sup>25</sup>].

В данной группе стоит акцентировать внимание на справках о состоянии лагерных подразделений Кунеевского ИТЛ МВД СССР, которые позволяют проследить процесс инфраструктурного развития на начальном этапе строительства Волжской ГЭС; материалы по проектированию г. Ставрополя в период возведения Волжской ГЭС, содержащие переписку руководства, проектную документацию, замечания и комментарии руководителей проектной группы; справки, замечания, доклады о строительстве транспортных коммуникаций, справки о вводе в эксплуатацию жилфонда.

Следующая группа источников – **статистические данные**. Представляют собой различные статистические отчеты по исследуемой проблематике. Это численные показатели, характеризующие темпы жилищного строительства и возведения объектов социокультурной сферы, строительства дорог и инженерно-технических объектов г. Ставрополя [<sup>26</sup>].

Значимым документом являются **источники личного происхождения**. К их числу следует отнести мемуары, воспоминания, записки, дневники руководителей строительства, рабочих, бывших политзаключенных и жителей г. Ставрополя.

Данные источниковые материалы характеризуются субъективной оценкой и эмоциональным восприятием. Тем не менее, публикации личного происхождения представляют собой существенный источник информации, который позволяет детализировать и придать личный, биографический характер истории строительства г. Ставрополя в период возведения Волжской ГЭС<sup>27</sup>.

**Методологические принципы** исследования представляют собой совокупность научных методов: принцип историзма, научная объективность, дедукция, синтез, конкретно-исторический подход, сравнительно-исторический, системный, историко-хронологический и другие методы научного исследования.

**Научная новизна** заключается в том, что в данной работе предпринята попытка комплексного осмысления формирования городской инфраструктуры Ставрополя в период строительства Волжской ГЭС в 1950-1958 гг.

В данной работе представлен большой массив архивных документов как регионального, так и федерального уровня, а также разнообразные источники личного происхождения. Это позволило объективно взглянуть на процесс становления городской инфраструктуры Ставрополя в период строительства Волжской ГЭС в 1950-1958 гг., а также выделить его особенности и влияние на дальнейшее развитие города.

**Практическая значимость** исследования заключается в возможности его использования в курсах, которые преподаются для студентов по специальности «История», «Политология» и «Международные отношения» в рамках таких учебных дисциплин «История Новейшего времени», «История России XX век», «Краеведение», а также различных спецкурсов.

**Апробация работы** проводилась в рамках Студенческих дней науки Тольяттинского государственного университета в 2018 году (Тема доклада: «Разработка генерального плана строительства Ставрополя в первой половине 1950-х гг.»)

**Структура работы.** Данная работа включает в себя введение, две главы (четыре параграфа), заключение, список использованных источников и литературы, приложения.

## **Глава I. Основные тенденции формирования городской инфраструктуры г. Ставрополя в 1950-1958 гг.**

### **§ 1. Разработка проекта нового Ставрополя**

Во второй половине 30 х гг. XX века началась реализация масштабного государственного проекта «Большая Волга», реализация которого связана с подготовкой секретного постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 10 августа 1937 г.. Документ регламентировал возведения ряда гидроэлектростанций в бассейне реки Волги [<sup>28</sup>, с.66].

В результате выполнения данного Постановления в довоенный период были построены ряд гидроузлов [<sup>29</sup>]. Их возведение являлось частью грандиозных преобразований, проведенных в рамках форсированной индустриализации страны в довоенный и послевоенный период [<sup>30</sup>, с.4].

На современном историческом этапе данные масштабные стройки неоднозначно оцениваются. С одной стороны, гидроэлектростанции помогли обеспечить электроэнергией предприятия химической, тяжёлой индустрии и машиностроения, которые стали активно возводиться в данный период. Они позволили победоносно завершить Вторую мировую и Великую Отечественную войны. Значительное влияние оказали на развитие оросительного земледелия.

С другой стороны, процесс возведения ГЭС неразрывно связан со становлением репрессивной государственной системы, то есть цена строительства гидроэлектростанции – чрезмерна высока – человеческая жизнь, которая была заплачена нацией за высокие темпы развития промышленно-энергетического комплекса.

Строительство гидроэлектростанций на реках Волге и Каме имело много негативных последствий, среди которых не только экологические, но и социальные - переселение жителей городов и посёлков, которые проживали на территории затопления.

Возведение ГЭС в районе Самарской Луки было определено рядом предпосылок и причин как экономического, так и природно-климатического и стратегического характера.

Еще в 1933 г. учеными Энергетического института им. Г.М. Кржижановского (ЭНИИ, Ленинград) были подготовлен доклад, основные выводы которого содержали следующее: «расположение в центре единой высоковольтной сети на стыке трёх сверхмощных электроэнергетических систем – Центрального промышленного района, Поволжья и Урала, что делает Самарский гидроузел мощным межрайонным резервом в европейской части СССР; местоположение Самарской Луки в центре северной части засушливого Заволжья, где от неурожая вследствие засухи страдают густонаселённые, земледельческие освоенные районы с превосходными чернозёмными почвами; сейсмическое спокойствие района; наиболее значительная освоенность Среднего Поволжья по сравнению с низовым» [31].

9 августа 1940 г. статья из газеты «Строитель гидроузла» повествует о соревновании строителей масштабных строек гидротехнических гигантов – Куйбышевского гидроузла и Волгостроя [32, л.7].

Перед строителями Куйбышевского гидроузла были поставлены задачи, закреплённые Решением Совнаркома и ЦК ВКП(б) от 11 июня 1939 г.: «...завершить изыскательно-исследовательские работы для обоснования технического проекта Гидроузла и сдать его на утверждение правительства. Полностью завершить постройку верховой части левобережной перемычки Жигулёвского узла. Создать подъездные железнодорожные пути к будущим сооружениям в Переволоках и под Красной Глинкой. Проложить линии электропередач на правый берег Жигулёвского узла и в Переволоки» [33, л.2].

Данная цитата свидетельствует о темпах и сроках возведения объекта. Очевидно, что высокие темпы могли быть осуществлены только за счет огромных человеческих ресурсов.

Проект Куйбышевской ГЭС имел огромный общественный резонанс в конце 1930-х гг., так и в 1950-х. В качестве иллюстрации стоит

продемонстрировать следующий факт - форма презентации ещё не возведенного объекта в Москве в 1939 г. на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке [<sup>34</sup>, с. 204, 297-298]. На внешнем фасаде павильонного сооружения «Поволжье» была изображена картина плотины будущего Куйбышевского гидроузла [<sup>35</sup>].

Однако работы по строительству Куйбышевского гидроузла, которые начались в 1937 г., не были завершены в связи с началом войны. Только после ее завершения, спустя несколько лет, вновь был поднят вопрос о возобновлении масштабной стройки. Местом нового строительства была выбрана территория выше Самары (Куйбышева) по течению реки Волги, вблизи г. Ставрополя.

Город Ставрополь был основан на реке Волге в 1737 г. [<sup>36</sup>, с. 342]. В конце XVIII в. Ставрополь находился в административном подчинении Симбирскому наместничеству, который был образован 27 декабря 1780 г. [<sup>37</sup>, с.52].

В конце 40-х гг. XX века, г. Ставрополь представлял провинциальный и тихий городок, который раскинулся в природной котловине на берегу Волги.

Удобное расположение Ставрополя сыграло значимую роль в его судьбе в данный исторический период.

Было подготовлено Постановление Совета Министров СССР о строительстве в среднем течении Волги одной из крупнейших в мире Куйбышевской ГЭС от 21 августа 1950 г. Данный документ был опубликован 22 августа 1950 г. в газете «Правда» [<sup>38</sup>].

Постановление содержало «об обеспечении электроэнергией промышленных предприятий в таких городах, как Москва, Саратов, Куйбышев и электрификацию железных дорог, улучшение судоходства на р. Волге, орошение земель Заволжья»<sup>39</sup>.

Кроме этого, в соответствии с Постановлением предусматривалось: «строительство ГЭС с мощностью около 2 млн. кВт, орошение 1 млн. га земель Заволжья, сооружение по плотине дополнительного магистрального железнодорожного мостового перехода через Волгу» [<sup>40</sup>].

Данное Постановление также предусматривало создание строительной организация «Куйбышевгидрострой», руководителем которой был назначен И.В. Комзин. Именно ему было поручено возглавить строительство Куйбышевской ГЭС [41].

Практический опыт учреждения крупных строительных трестов для организации энергетических и промышленных предприятий, а также социально-культурных объектов новых городских образований являлись обычной нормой для советского государства.

Это обусловлено тем, что строительство молодых городов происходило вслед за планированием по возведению промышленных объектов, а крупные строительные организации, которые имели опыт, материальную базу и кадровые ресурсы, оказывались достаточно подготовленными для выполнения установленных задач.

Важной чертой индустриального развития СССР как довоенного, так и послевоенного времени было привлечение для возведения крупных промышленных объектов труда заключенных. Поэтому недалеко от территорий будущей гидроэлектростанции, вблизи г. Ставрополя, был сформирован Кунеевский исправительно-трудовой лагерь (ИТЛ).

Он был передан в подчинение строительной организации «Куйбышевгидрострой», которая находилась в ведении МВД СССР [42].

Поскольку возведение Волжской ГЭС было объявлено всесоюзной стройкой, которую курировал сам Сталин, то и Кунеевский ИТЛ разрастался большими темпами. В начале 50-х гг. XX века он был одним из крупнейших лагерей Европейской части СССР [43].

Стройка Волжской ГЭС имела большое стратегическое значение, следовательно, и заключенные, которые привлекались на строительство, были представлены спецконтингентом, т.е. отбирались с учетом имеющихся знаний в области строительства и технического обеспечения [44, л.46].

Спеконтингент Кунеевского ИТЛ привлекался не только на строительство промышленных объектов Волжской ГЭС, а также участвовал в

возведении жилищных фондов и транспортных коммуникаций г. Ставрополя [45].

Начало строительства крупнейшей гидроэлектростанции требовало значительной материальной и технической базы. Предполагались значительные подготовительные работы. Прежде всего, расширение сети транспортных коммуникаций, а также рост инженерно-технического обеспечения, как строительных объектов, так и городских построек.

На данном этапе отсутствовало планирование городской инфраструктуры, поэтому будущий город не формировался как в единый организм. В непосредственной близости от территории стройки Волжской ГЭС в 1950 г. стали образовываться рабочие поселки Комсомольский, Портпоселок и Шлюзовой.

Региональные власти предпринимали попытки самостоятельно решить вопрос с проектированием. О дискуссиях и противоречиях по этому поводу свидетельствует официальная переписка между директором Гипрокаучука и начальником Куйбышевского областного отдела по делам Архитектуры.

Интерес вызывает телеграмма от 12 мая 1950 г. из Гипрокаучука, в которой содержалось положительное решение на разработку проекта жилого поселка вблизи завода синтетического каучука. В ответном послании начальника Куйбышевского областного отдела по делам Архитектуры С. Ананченко содержалась информация о необходимости более детального проектирования улиц, жилых кварталов в соответствии с генеральным проектом строительства г. Ставрополя, который в данный момент находится в стадии обсуждения [46, л.262].

Руководство стройки пыталось разрешить существующее противоречие. Уже в мае 1950 г. председатель исполкома Куйбышевского облсовета депутатов трудящихся Г. Малехоньков направил письмо Председателю Совета Министров СССР Л.П. Берии. Обращение информировало об отсутствии единого генерального плана города.

Так, в частности, Г. Малехоньков высказывал мысль, что закономерным явлением является возведение вместе с промышленным объектом и жилого комплекса, строительство которого, как правило, запланировано, т.е. имеет проектную основу. Именно планирование, по мнению председателя исполкома Куйбышевского облсовета депутатов трудящихся, является важным моментом, поскольку позволяет рационально предусмотреть развитие экономических и технических задач в процессе строительства промышленного и жилого комплекса в целом [<sup>47</sup>, л. 266, 268].

В официальной переписке руководство исполкома Куйбышевского облсовета депутатов трудящихся обосновывали и просили правительство СССР оказать содействие в работах по проектированию промышленного и жилого комплекса на территориях вблизи строительства Волжской ГЭС.

По мнению региональных руководителей, требовалась разработка генерального плана г. Ставрополя, с указанием всех запланированных промышленных предприятий, а также будущих транспортных коммуникаций и инженерно-технических сооружений. Автор обращения также указывал на необходимость привлечь к процессу планирования региональные структуры - Куйбышевскую городскую проектную мастерскую «для лучшей увязки генплана города с местными условиями» [<sup>48</sup>, л. 266, 268].

В СССР существовал установленный порядок проектирования городских и промышленных образований. Изначально происходило проектирование промышленного центра, т.е. определение территории размещения предприятий из установленного списка Госплана СССР. Как результат – появление схемы районной планировки, которая после экспертной оценки должна была пройти согласование в Госплане. Только после этого этапа возможно было перейти к работам по проектированию отдельных узлов в пределах районного центра.

Согласно титульному списку Госплана СССР в районе Волжской ГЭС предполагалось разместить тринадцать промышленных объектов [<sup>49</sup>, л.49]. Экспертная комиссия установила территории, которые должны были стать планировочными узлами: «г. Куйбышев с пригородами, включая Кряж, Липяги

и Кинель; г. Сызрань с Батраками и районом Кашпира; Новый г. Ставрополь, Русская Борковка, Шлюзовой посёлок, портовый посёлок и др.» [<sup>50</sup>, л. 89].

Процесс подготовки и согласования генерального плана г. Ставрополя проходил в период с 1951 по 1952 гг. В соответствии с распоряжением Совета Министров РСФСР № 823-рс от 23 января 1951 г. и от 28 июля 1951 года ответственным за схему планировки района было Ленинградское отделение Гипрогора [<sup>51</sup>, л. 81].

В данном распоряжении содержалось решение о территориальном размещении жилого и промышленного строительства. Местом возведения был определен район село Русская Борковка, а также место западнее Васильевки [<sup>52</sup>, л.81]. Основной промышленной базой города должен был стать двойного суперфосфата, завод синтетического каучука и завода генераторов. Численность населения по первоначальному плану составила 40 тыс. чел [<sup>53</sup>, л.81].

Согласно первоначальному проекту территориальные границы охватывали только территории нового Ставрополя. При этом рабочие поселки не принимались во внимание.

В дальнейшем в результате создания ряда производств (завод по производству синтетического каучука (1951), завода цементного машиностроения (1955), завода ртутных выпрямителей (1957), химзавода и др.) территория города значительно выросла [<sup>54</sup>, с. 107].

Новый проект предусматривал, что наряду с проектированием нового жилого комплекса, будут перенесены ряд объектов из затопленного района.

Была регламентирована этажность новых жилых объектов. Основную массу должны были составить 4-х и 5-ти этажные постройки (75% от общего объема жилого строительства), примерно 20% приходилось на двух и трехэтажные здания, 5% на одноэтажные [<sup>55</sup>, л.81].

Проект генерального плана г. Ставрополя был повторно рассмотрена заседании облсовета в апреле 1951 г. Проектировщики получили дальнейшие рекомендации. В частности, требовалось сделать следующее: «предусмотреть

выход нового города к реке Волге в районе Портового посёлка, композиционно связать полукольцевой бульвар с районными центрами и оформить въезды в город застройкой домами повышенной этажности., улучшить связи между новым городом и Портпосёлком» [<sup>56</sup>, л.82].

Планировка социалистического города в начале 50-х гг. XX века имела определенные принципы. Рекомендовалось иметь выход к реке, возведение на основных улицах многоэтажные дома, с линейной ориентацией в центр города, с целью создания единой композиции.

В конце 1951 г. коллегией областного Управления по делам Архитектуры была в большей степени одобрена схема планировки района Волжской ГЭС. В дальнейшем предписывалось разработать план первой очереди строительства нового города [<sup>57</sup>, л.80].

Процесс разработки подготовки генерального проекта продолжался уже почти два года. В утвержденных официальных документах в январе 1953 г. стала содержаться информация о строительстве нового Ставрополя только на территории деревни Васильевки. Район с. Русская Борковка стал резервной территорией.

Сохранять в качестве резервной площадку у села Русская Борковка планировали с целью дальнейшего размещения на ней крупных промышленных предприятий, строительство которых является рентабельным и может оправдать все понесенные затраты.

В результате того, что было сохранено только одно место строительства, то была увеличена проектная численность населения до 80-85 тыс. человек [<sup>58</sup>, л. 105-106].

Становление города, как индустриального проходило в несколько этапов и тесно связано со строительной организацией «Куйбышевгидрострой».

Стройка была разделена на районы, не столько территориальные, сколько на «профессиональные» [<sup>59</sup>, с. 115]. Каждый начальник отвечал за свой участок, специфику и задачи которого знал досконально. «Размещение поселков было

подчинено желанию приблизить их к основным объектам строительства» [60, с.78].

Группа архитекторов во главе с М. Сорокиным работала над развитием проекта строительства города. Сорокин и его команда получили план строительства города, который был очень странным, поскольку сформировался в результате противоречивых указаний, исходящих сверху.

Архитектура рабочих поселений (Портпоселок, Соцгород, Шлюзовой и Кунеевка), которые были созданы во время строительства крупнейшей в то время гидроэлектростанции, уникальна.

Самым крупным из населенных пунктов была Кунеевка. Из деревни, где в 1950 году было всего 28 изб, через несколько лет она превратилась в крупный район 1950-х годов. 24 февраля 1951 года, по согласованию с Ставропольским облисполкомом, поселок Кунеевский был переименован в Комсомольский [61, с.30-36].

Технический отдел КГС с мая 1953 г. занимался разработкой плана застройки поселка Комсомольский проектной численностью на 3 тысячи жителей [62, с.40].

Позже в 1951 г., проектирование поселка Комсомольский было передано «Ленгипргороду» в результате переноса строительства порта. Главным инженером проекта стал И.Г. Ромм, главным архитектором – А.М. Суборов [63, с. 43].

К 1952 г. проектная схема жилой застройки была подготовлена. В данный проект были включены ранее возведенные КГС здания в юго-западной части поселка.

Ярким примером существующей градостроительной доктрины рубежа 1940-х – 1950-х гг. стал поселок Шлюзовой. Он выступал в роли речного фасада города, поскольку основная улица поселка (ул. Носова) протянулась вдоль берега Волги.

Автором проекта застройки поселка Шлюзовой стал институт «Ленгипрогород». 5 июня 1951 г. была утверждена площадка для поселка. Затем

был разработан проект жилой застройки, автором которой был И.Г. Росс. Предусматривалось 3-4-этажное строительство, а также две площади — с клубом и зданием управления шлюзов. Предусматривалось строительство набережной [<sup>64</sup>, с.30-36].

На улице Носова появились небольшие, но уютные и добротные трехэтажные дома — «сталинки», с башнеобразным объёмом на углу, с величественными колонами уличных фасадах [<sup>65</sup>, с.30-36].

Жилые комплексы поселка Шлюзового, которые были построены в 1950-е гг., заключали в себе типичные черты сталинского классицизма.

30 ноября 1951 г. на станцию Жигулевское море из г. Куйбышева пришел первый поезд. Немного позже в 1952 г. на станции возвели здание для обслуживания пассажиров. Это было первое сооружение железнодорожного вокзала. Оно является первым зданием вокзала в новом Ставрополе [<sup>66</sup>, с.41].

Решение о строительстве Портпоселка было принято 15 марта 1951 г. в ходе технического совещания под руководством начальника Управления Куйбышевгидростроя И.В. Комзина. Проект Портпоселка был подготовлен архитектором Н.В. Кашкадамовой, которая являлась сотрудником ленинградского отделения Государственного института проектирования городов [<sup>67</sup>, с.5].

Проектом была предусмотрена застройка Портового поселка двух, трех и одноэтажными объектами, а также 12-ти отдельно стоящими домами для руководящего состава гидростроителей.

Поскольку в Портпоселок был выбран местом проживания руководящего состава, то ему были переданы черты городского образования [<sup>68</sup>, с.30-36].

Достаточно четкая планировочная композиция, удачные пропорции, разнообразные формы, силуэты жилых и общественных зданий свидетельствуют и городском образовании Портпоселка [<sup>69</sup>].

Наряду со строительством и расширением поселков шло возведение и Нового города (ныне Центральный район), а также подготовка к переносу города Ставрополя из зоны затопления. Площадкой для строительства Нового

города было выбрана завышенная местность. Руководила строительством строительно-монтажная организация «Куйбышевгидрострой».

Самый ранний проект планировки Нового города был подготовлен Гипрогором, а в дальнейшем утверждён Куйбышевским облисполкомом (Протокол № 424 от 2 апреля 1952 г.) [<sup>70</sup>, л.80].

В дальнейшем проектированием нового Ставрополя занималось Гипрогор (Ленинградское отделение). Руководителем и разработчиком проектной документации нового Ставрополя стал архитектор Ю.М. Киловатов [<sup>71</sup>, л.80].

Численность населения нового Ставрополя была первоначально установлена в 40 тыс. человек, что нашло отражение в содержании генерального плана Ленгипрогора. Позже разработкой генерального плана стал заниматься Куйбышевоблпроект. В результате проектная численность населения выросла до 80 тыс. чел. Затем Куйбышевгидрострой вновь внес правки в плановую численность населения до 120 тыс. чел., что отразилось на количественных показателях городской инфраструктуры. Наконец, окончательную разработку планирование нового города было решено вернуть вновь в Ленгипрогор, тогда вновь произошло увеличение проектной численности населения до 330 тыс. [<sup>72</sup>, с.26].

Регулярные корректировки в проектировании нового Ставрополя происходили вследствие внесения изменений в планирование промышленных объектов района. Поскольку расширение числа промышленных предприятий отражалось и на численности населения, то Генплан нового Ставрополя постоянно обновлялся Ленгипрогором. Данная организация имело большой объем работы по проектированию, специалистов не хватало или они были сильно загружены. В результате процесс разработки проекта нового Ставрополя растягивался, в нем отмечались неточности, которые в дальнейшем стали препятствием для разметки территории с целью выделения участков под новую и переносимую застройку [<sup>73</sup>, л. 81, 82,83].

Тем не менее, уже вначале 1953 г. одновременно с очередным внесением корректировок в проектную документацию при согласовании в Совете

Министров СССР, было предписано начать перенос жилых и общественных зданий из затопливаемого г. Ставрополя в 1953 г. на отведённые в натуре участки, не ожидая окончания переработки проекта планировки города» [74, л.113].

В соответствии с приказом Управления по делам архитектуры при Совете Министров СССР № 46 от 18 апреля 1953 г. руководству Ленгипрогору вновь требовалось устранить неточности и подготовить проект «Нового города у плотины Куйбышевской ГЭС» [75].

Одновременная доработка проекта и перенос города приводил к нервозности и напряженности. Особенно это заметно в переписке Облотделом по делам Архитектуры г. Куйбышева и Ленгипрогором [76, л.80].

Тем не менее, уже в мае 1953 г. начался перенос жилых домов в новый Ставрополь. За текущий год, несмотря на все сложности, было перенесено 240 домов частного сектора.

Проектирование города продолжалось. В конце 1954 г. начальник областного отдела по делам архитектуры С.В. Ананченко выступил с докладом на заседании архитектурной комиссии. Он предлагал расширить северные территории г. Ставрополя, т.е. выйти за рамки проекта, который разработал Ю.М. Киловатов, архитектор Ленгипрогора [77, л.139-141].

Его предложение было одобрено, и проектом расширения северных территорий г. Ставрополя стал заниматься Куйбышевоблпроект. В результате проект детальной планировки дополнительных северных кварталов нового города был принят на заседании архитектурной комиссии от 4 февраля 1955 г. [78, л.35].

По замыслу проектировщиков были спроектированы три главные центральные улицы, они тремя лучами шли к центру района, где находились площадь и парк. По фронту главных улиц проектировалась четырехэтажная жилая застройка.

В плане Центрального района г. Тольятти лучи трезубца начинаются от улицы Мира, ограничивающей одну из сторон главной площади, далее

пролегают асфальтированными пешеходными дорожками по территории городского сада, выходя за пределы которого преобразуются в улицы К. Маркса (Сталина), Ленина и Победы. Их ширина с учетом численности населения, составляла всего 25 м [<sup>79</sup>, с.55].

По замыслу Сорокина город Ставрополь должен был увековечить классицизм сталинского градостроительства. В основном строились двухэтажные и трехэтажные здания [<sup>80</sup>, с.55].

Застройка Ставрополя происходила в большей степени по типовым проектам. Поэтому дома практически не отличались друг от друга. Например, по типовому проекту Александра Великанова были построены школы – две в Центральном районе и одна в Комсомольске. Типовой проект был удобен для серийного производства, поскольку имел компактный вид, строгий классический фасад и просторные светлые помещения. А самое главное, что кирпичное строительство не требовало квалифицированной рабочей силы [<sup>81</sup>, с.57]. Все здания вместе создают единый архитектурный ансамбль. Общественные здания выполнены в стиле «сталинский ампир».

В обстановке постоянных резких изменений в области политики и переориентации архитектурного направления, которые в совокупности оставили неизгладимый след в облике города, и появился Ставрополь. С одной стороны проекты постоянно изменялись, а с другой хаотично останавливалась их реализация. Поэтому сейчас можно наблюдать соседство красивых и добротных сталинок в Шлюзовом и Комсомольском районах с серыми хрущевками.

Тем не менее, преодолев трудности, город переехал на новое место и похорошел. К концу 1955 года протянулись десятки улиц, выросло около двух тысяч одноэтажных домов и около сорока двухэтажных. Там где раньше был лес, появились новые кварталы перенесенного города.

## § 2. Формирование социальной инфраструктуры г. Ставрополя в период строительства ГЭС

Формирование социальной инфраструктуры города Ставрополя происходило поэтапно. Этот процесс неразрывно связан с возведением Волжской ГЭС. В советской системе районирования строительство крупных промышленно-энергетических объектов, как правило, влекло за собой расширение и модернизацию социальной инфраструктуры рядом расположенного населенного пункта. Не стало исключением и строительство Волжской ГЭС вблизи г. Ставрополя.

В 1949 году г. Ставрополь представлял собой районный центр Куйбышевской области, который находился в 35 км от г. Куйбышева вверх по реке Волге, располагаясь на левом берегу притока «Воложки». Население города к середине 1950 года составляло 10716 человек [82, л.7].

По воспоминаниям одного из старейших жителей Александра Третьякова, Ставрополь был тихим, маленьким городком, без каких-либо перспектив «Ставрополь – пыльный, неуютный ни то город, ни то деревня» [83, с.8].

В целом, анализ воспоминаний жителей Ставрополя рубежа 40-50-х гг. XX века показывает, что отток молодого населения в районный центр из города был достаточно высок. Молодые люди уезжали в более крупные и развивающиеся города, на стройки коммунизма. В результате город «затихал» и «замирал» [84, с.112-115].

Ситуация в Ставрополе кардинально изменилась после объявления о строительстве ГЭС. Официальный старт возведению ГЭС дало Постановление правительства СССР от 21 августа 1950 г [85]. Для осуществления строительства ГЭС была создана строительная организация Куйбышевгидрострой (КГС) [86, с.2].

Данные мероприятия повлияли на жизнь Ставрополя, город ожил. Жизнь забурлила. Превратившись в стройку коммунизма, Ставрополь стал привлекательным для молодых людей со всех регионов СССР [<sup>87</sup>, с.70].

Очевидно, что Ставрополь начала 50-х гг. XX века не обладал материальными ресурсами для обеспечения постоянно прибывающего населения.

Домовой фонд города Ставрополя на 1 января 1949 года насчитывал 1860 основных строений, в том числе 1763 жилых строения. Несколько каменных белых зданий в центре. Остальные строения – деревянные, приземистые, почерневшие от времени [<sup>88</sup>, с.54].

Жилая площадь жилых и не жилых строений составляла 39,155 кв. м. Удельный вес частновладельческого фонда по жилой площади составлял около 70%. Удельный вес деревянных, брусчатых и рубленых зданий около 85%. В городе работали районный дом культуры на 250 мест, районная библиотека, кинотеатр на 285 мест, районная больница [<sup>89</sup>, с.42].

Люди узнавали о великой стройке коммунизма из газет и радио. В Ставрополь приезжали как молодые люди, так и целыми семьями. Кого – то привлекали идейные соображения, кого – то возможность улучшения финансового благосостояния [<sup>90</sup>, с.45].

Когда молодая семья приезжала в провинциальный Ставрополь, их сразу же отправляли в местную гостиницу, которой служила простая изба. Но как ни странно она уже была переполнена, желающих остановиться там, на ночлег было так много, что молодым энтузиастам приходилось коротать ночь на чемоданах на полу [<sup>91</sup>, с.97].

Общежитий для строителей, инженеров и рабочих, приехавших на стройку без семей, не было. Им приходилось расселяться в местных избах, которых было недостаточно, чтобы всех разместить. Многие гидростроевцы вынуждены были жить в палатках [<sup>92</sup>, с.98].

Таким образом, руководству КГС кроме производственных задач, требовалось решать и вопрос возведения социальной инфраструктуры: прежде

всего жилья, а также больницы, детские сады, школы, библиотеки, т.е. то, без чего была невозможна нормальная жизнедеятельность рабочих и специалистов, приехавших на строительство Волжской ГЭС.

На подготовительном этапе строительства (1950 -1951 гг.) руководство КГС принимало временные меры, направленные на улучшение благосостояния прибывших специалистов и рабочих.

Так, в частности, оплачивались все расходы по обеспечению жильем строителей: плата за комнату - около 30-40 рублей в месяц, а также 4 кубометра дров для отопления дома [<sup>93</sup>, с.46]. Семьям строителей представились общежития, под которые отводились двухэтажные дома в большинстве своем с паровым отоплением, водопроводом [<sup>94</sup>, л.7].

Для обеспечения прибывающих на строительство людей жильем уже в 1950 г. было построено 12,4 тыс. м<sup>2</sup>. В начале 1951 года были сооружены коттеджи поселка инженерно-технических работников (ИТР). В домах были газ, свет, горячая и холодная вода [<sup>95</sup>, с. 92]. Однако, жилья катастрофически не хватало. Разрастание масштабов строительства ГЭС приводило к росту числа специалистов и рабочих.

Уже в 1951 году перед КГС была поставлена задача построить более 60 тыс. м жилой площади, а также школы, клубы, магазины и больницы [<sup>96</sup>, с.5].

Решение данной задачи в столь короткие сроки было весьма проблематично: не хватало опыта руководства и специалистов, поскольку требовалось применение современной техники – введение поточно-скоростного метода строительства. Суть этого метода заключалась в том, что строительство превращалось в процесс сборки из готовых элементов, изготовленных на заводах.

В целях изучения передовых методов строительства и внедрения их на стройке были организованы поездки бригад Куйбышевгидростроя на стройки городов - Москвы, Днепропетровска, Минска.

В Москве бригада КГС встретила с новаторами – стахановцами: каменщиком Королевым, инженером Мальцевым и другими. На основе

полученного опыта и материалов специалистами КГС начались разработки проектов строительство объектов социальной инфраструктуры поточно – скоростным методом [<sup>97</sup>, с.6].

Вследствие принятых мер увеличивались темпы строительства жилья в городе Ставрополе (Приложение 1)

В первые годы строительства прирост жилой площади осуществлялся в основном за счет временного деревянного жилищного строительства, что было вызвано необходимостью быстрого размещения прибывающих на стройку людей, а также отсутствием промышленного объекта по изготовлению стеновых строительных материалов. Это было недорогое сырье, которого в достаточном количестве было в Ставрополе и в его округе [<sup>98</sup>]. Кроме этого, наряду с общежитиями активно строятся 8-квартирные одноэтажные дома, а также увеличивается численность индивидуальной постройки.

Таким образом, несмотря на необходимость обеспечить всех прибывающих каким-либо жильем, руководство Куйбышевгидростроя уделяло внимание и более благоустроенным вариантам размещения.

В 1950 – 1953 гг. на строительство ГЭС поступали сборно-щитовые дома общей площадью 108 тыс. м<sup>2</sup>. Плановые поступления не позволяли полностью удовлетворить растущие потребности в жилье.

В результате во второй половине 1951 г. на ДОКах КГС началось производство домов. Рост темпов строительства и промышленно-бытовых сооружений требовали больше комплектующих. С этой целью в 1952 г. на правобережье Волги был построен бетонный завод. С 1953 г. в городе Ставрополе в основном велось строительство кирпичных домов.

Дома, изготавливаемые в Ставрополе, были трех типов: одноэтажные и двухэтажные общежития комнатной системы и двухэтажные 8-квартирные [<sup>99</sup>, с.84].

После завершения подготовительного периода, число добровольцев возросло. Их стали размещать в новых благоустроенных домах, а не в палатках

и бараках. В комнаты селили по 6-8 человек, так как жилья на всех не хватало [<sup>100</sup>, с.92].

По мере возведения Волжской ГЭС темпы строительства жилой площади увеличивались. В 1951 г. было построено 59,2 тыс. м<sup>2</sup>, в 1952 – 87,2 тыс., в 1953 – 145,7. Всего за 1950 – 1958 гг. Куйбышевгидростроем было возведено 626,9 тыс. м<sup>2</sup> жилья [<sup>101</sup>, с.23].

Партийно-хозяйственная номенклатура осознала, что состояние жилья, его комфортность, позволяющая использовать жилище для полноценного отдыха и восстановления сил после трудового дня, являются одним из важнейших условий эффективной деятельности людей, способствует повышению производительности труда, вселяет оптимизм и веру народа в социалистические идеалы, в конечном итоге стабилизирует ситуацию в стране, обеспечивает устойчивость власти. Основой для широкомасштабного внедрения крупнопанельного домостроения стало создание типовых проектов жилых домов, разработанных ведущими научно-исследовательскими институтами страны.

Так, с конца 1950-х гг. решение жилищной проблемы стало одной из центральных задач государственной социальной политики. Всего за годы

хрущевского десятилетия (с 1956 по 1963 гг.) в СССР было построено больше жилья, чем за предыдущие 40 лет, благодаря чему национальный жилищный фонд вырос почти в 2 раза – с 640 до 1184 млн. кв. м. [<sup>102</sup>, с.12]. По темпам строительства и количеству возводимой жилплощади в конце 1950-х – начале 1960-х гг. СССР вышел на первое место в мире [<sup>103</sup>, с.233].

Возведение Волжской ГЭС требовало высококвалифицированных специалистов и рабочих. Большинство из них приезжали на стройку вместе с семьями. Вследствие чего кроме решения жилищной проблемы возрастала необходимость строительства объектов социально-культурной сферы: магазины, столовые, бытовые комбинаты, парикмахерские, сапожные и пошивочные мастерские, почты, больницы, детские сады и ясли, школы, клубы.

21 августа 1951 года в пос. Комсомольский открылся клуб «40 лет ВЛКСМ» [<sup>104</sup>, с.32]. Спустя два года, в январе 1953 г. открылся дом пионеров, позже там появилась детская библиотека

В июне 1953 года 18сессия Ставропольского районного совета приняла решение о строительстве в пос. Комсомольский парка культуры и клуб. КГС занимался закладкой парка в Комсомольске. Несколько позже была построена танцевальная площадка и здание летней киноплощадки.

Осенью 1953 г. решением Ставропольского горисполкома поселок Комсомольский с прилегающими к нему поселками Шлюзовой, Жигулевское море, 1-м, 4-м, и 5-м ВСО Ставропольского района были переданы в административные границы г. Ставрополя. Город приобрел более четкие границы. Теперь это были не разбросанные поселки по берегу Волги, а новый город Ставрополь [<sup>105</sup>, с.45].

Поскольку на возведение ГЭС, как правило, приезжали молодые семьи, то возрастала необходимость строительства детских садов и школ.

Интерес вызывает воспоминания М.П. Колесниковой, которая вместе со своим мужем техническим специалистом и сыном двух лет приехала на возведение Волжской ГЭС в 1952 году. Она рассказала, что приехав в г. Ставрополь, муж сразу получил работу, а Мария Петровна не могла выйти, т.к. отсутствовали места в детском саду. Лишь через несколько месяцев спустя семья получила садик [<sup>106</sup>].

Так, за период с 1950 по 1955гг. было построено 19 детских садом на 1946 мест. В период с 1955 по 1960гг. построили 14 детских дошкольных учреждений вместимостью 1153, т.е. здания детских садов стали более вместительные [<sup>107</sup>, с.45].

1 сентября 1953 г. была открыта средняя школа № 2. В этом же году пущены в эксплуатацию семилетние школы в промрайоне ВСО – 5 и Нижнешлюзовом поселке [<sup>108</sup>,с.35].

В 1955 г. была открыта музыкальная школа № 1 [<sup>109</sup>, с.37]. Зимой 1957 г. в Шлюзовом была сдана в эксплуатацию еще одна школа [<sup>110</sup>, с.39].

За период с 1951 по 1955 г. было построено в общей сумме 17 школ на 6230 мест, в 1955-1960 гг. было сооружено 14 школ на 5980 мест [<sup>111</sup>, с.45].

В селах Васильевке и Малой Царевщине было построено несколько пионерских лагерей для организации летнего оздоровительного отдыха детей [<sup>112</sup>, л.27].

Весной 1951 г. открылась первая поликлиника для строителей ГЭС. Но этого было недостаточно, поэтому строительство объектов здравоохранения продолжалось. В 1952 г. были открыты поликлиники и больницы в поселках Комсомольский, Портовой, Ставрополе, Шлюзовой, амбулатории, фельдшерские пункты и пункты «Скорой помощи». За период с 1951 по 1955 гг. в г. Ставрополе было построено 4 медицинских учреждения на 380 мест. [<sup>113</sup>, с.45]

По воспоминаниям А.В. Колесникова, технического специалиста, который участвовал в строительстве Волжской ГЭС, на стройплощадке нередко требовалась медицинская помощь. И в начале 1950-х большой проблемой было попасть на прием к врачу. Только лишь спустя полтора-два года, больниц и врачей стало больше [<sup>114</sup>].

В 1954 г. была введена в строй летняя киноплощадка на 600 мест — кинотеатр «Буревестник» [<sup>115</sup>, с.45].

Для нормального функционирования строительства требовалось не только жилье, но и предприятия пищевой промышленности. В 1951 г. был построен колбасный цех [<sup>116</sup>, л.116]. На правом и левом берегах Волги построены два крупных хлебозавода.

Осенью 1957 г. в пос. Комсомольском на ул. Матросова открылся большой продовольственный магазин [<sup>117</sup>, с.40]

Таким образом, за период 1951 – 1955 гг. КГС расширил базу строительства объектов социально-культурной сферы. Было построено 53 магазина, 29 столовых, 17 общеобразовательных школ на 6 230 мест и 19 детских дошкольных учреждений на 1 346 мест [<sup>118</sup>, с.46]. К началу 1955 г. в рабочих поселках действовали 12 клубов, два Дворца культуры [<sup>119</sup>, с.38].

В 1954 – 1955 гг. в связи с перемещением Ставрополя из зоны затопления на новое место было перевезено 2 450 строений. Перенос города закончился летом 1955 года.

Переход строительства Волжской ГЭС на завершающую стадию не отразился на показателях роста социальной инфраструктуры. Во второй половине 50-х годов XX века это был уже совершенно другой город, динамичный, современный и перспективный, привлекательный для жизни у молодого поколения.

Новый Ставрополь намного превышал прежний как по территории, так и по численности населения. В 1957 г. в нем проживало около 75 тыс. человек, т.е. число жителей выросло в 7 раз. Жилищный фонд составил более 300 тыс. м<sup>2</sup> благоустроенного жилья. Среди социально-культурных объектов в городе работало 8 средних, три семилетних и две начальные школы, а также три средних школы рабочей молодежи. Действовали три больницы для взрослых и одна детская, роддом, тубдиспансер, 16 детских садов и яслей, парк, 4 клуба, стадион, 20 библиотек и десятки магазинов [<sup>120</sup>, л.116].

Одним из главных направлений социальной политики стало массовое жилищное строительство, в решении жилищной проблемы произошла своеобразная революция [<sup>121</sup>, с. 134-249].

Таким образом, строительство Волжской ГЭС коренным образом изменила тихую жизнь Ставрополя. Маленький городок переехал на новое место и окреп и расширился. Возведение гидроузла дало мощный импульс для становления города, прежде всего, развитию его социальной инфраструктуры.

На начальном этапе основным сырьем строительства была древесина, как экономичная и доступная для использования. В мере расширения строительства, использования современных технологий и стахановского опыта стали создаваться каменные дома.

Если на подготовительном этапе строительства Волжской ГЭС приоритет отдавался решению жилищной проблемы, как первоочередной, то по мере расширения стройки и привлечения широкого круга специалистов и рабочих,

ставилась задача по активизации строительства объектов социально-культурной сферы, как необходимого требования для создания благоприятной среды проживания.

## **Глава II. Особенности развития г. Ставрополя в 1950-е годы: инженерно-техническое обеспечение и транспортная коммуникация**

### **§ 1. Инженерно-техническое обеспечение города: этапы и особенности застройки в Комсомольском и Центральном районах**

Оптимальное функционирование современного промышленного центра невозможно без разветвленной инженерно-технической системы. Именно она обеспечивает не только жизнедеятельность горожан, но и функционирование промышленных предприятий. Вследствие чего, одновременно со строительством жилищного фонда и промышленных объектов происходит разработка и внедрение водопровода, канализации, сети электроснабжения и др.

Именно поэтому в период строительства Волжской ГЭС была поставлена тройная задача – не только возвести гидроэлектростанцию и обеспечить жильем строителей, но и расширить инженерно-техническую базу г. Ставрополя [<sup>122</sup>, л.7].

В послевоенный период инфраструктура жилой зоны г. Ставрополя не соответствовала масштабам гигантской стройки. Преобразованный в 1946 г. из села в город Ставрополь имел неподобающий вид. За годы войны его хозяйство серьезно обветшало. Часть жилищного фонда разобрали на дрова [<sup>123</sup>, с.42]. Водопровод с шестью разборными колонками построили лишь в 1950 г., тогда же в помещении пожарной охраны оборудовали баню. Промышленную базу города составляли рыбный завод, лесопилка, пищекомбинат, небольшой завод по ремонту сельхозтехники. Энергетические ресурсы - старый движок мощностью 58 кВт [<sup>124</sup>, с.94].

Поскольку строительство Волжской ГЭС было объявлено всесоюзной стройкой, то в г. Ставрополь стали приезжать рабочие и узкие специалисты. В этот же период рядом с местом будущей ГЭС организовывается Кунеевский исправительно-трудовой лагерь, заключенные которого должны были принимать участие в возведении гидроэлектростанции.

Очевидно, что уже в начале возведения ГЭС требовалось обеспечить приемлемый уровень жизни прибывающих строителей. Бараки имели только печное отопление (дрова, уголь) и центральное электроснабжение.

Поскольку в городе отсутствовали водопровод и канализация, для обслуживания окрестного населения «на скорую руку» было построено несколько общественных бань [<sup>125</sup>, с. 157-161].

Как и строительство нового Ставрополя, инженерно-технические объекты возводились поэтапно, в соответствии с поставленными задачами.

Построить столь крупную ГЭС было невозможно без применения электроэнергии. Электричество требовалось освещения для рабочих поселков и городов Ставрополя и Жигулевска, подсобных заводов, многочисленной техники, применяющейся на строительстве. Поэтому на начальном этапе строительства в 1951 году отряды заключенных Кунеевского ИТЛ тянули высоковольтные линии электропередач к району гидростроительства (с двух сторон), поскольку местных источников энергии в Жигулёвске и Ставрополе в данный период не было [<sup>126</sup>].

Следует отметить, что до ввода в эксплуатацию первых агрегатов строительство Куйбышевской ГЭС снабжалось по линиям электропередачи от двух ТЭЦ Куйбышевской энергосистемы. К августу 1951 г. была построена ЛЭП – 110 Безымянка – Кунеевка [<sup>127</sup>, л.142].

21 декабря заработала линия электропередач «Сызрань-Жигулёвск» протяжённостью 96,7 километра, в результате Куйбышевгидрострой стал получать энергию от Сызранской ТЭЦ. Всего за 1950 – 1958 гг. было построено 4 834 км временных ЛЭП [<sup>128</sup>, с.23].

В связи с большим расстоянием между строительными площадками и подразделениями требовали наладить надежную и оперативную связь. В 1950 г. была налажена связь с механическим заводом Куйбышевгидростроя в Красной Глинке, с карьером Царев Курган, позднее с Сокским карьером.

К маю 1951 г. была налажена телефонная связь по трассе строящейся ЛЭП – 110 в пунктах Большая Царевщина, Курумоч, Винтай и Ставрополь [<sup>129</sup>,

л.51]. Приказом № 224 от 31 марта 1952 г. начальника Куйбышевгидростроя И.В.Комзина были организованы Левобережная и Правобережная конторы связи [<sup>130</sup>, л.130]. Для обеспечения связью Управления строительства были смонтированы телефонные станции в Ставрополе, Портпоселке и в Соцгороде.

Для передачи корреспонденции во многие города страны, в том числе и в Москву, на строительстве применяли абонентский телеграф.

Еще в начале 1950-х годов было запланировано возведение крупных нефтехимических и химических промышленных объектов вблизи города Ставрополя и Жигулевска, поэтому одновременно со строительством Куйбышевской гидроэлектростанции происходило возведение теплоэлектростанций.

28 сентября 1960 г. была сдана в эксплуатацию первая очередь Ставропольской ТЭЦ. Именно в это время заработал котел мощностью 420 тонн пара в час [<sup>131</sup>].

Для строителей Волжской ГЭС в 1950 году стали строиться рабочие поселки – Кунеевска, Портпосёлок, Шлюзовой и Соцгород.

24 февраля 1951 года Кунеевский посёлок по согласованию со Ставропольским райисполкомом стал называться Комсомольский.

Поскольку поселок Комсомольский был территориально близок к месту стройки, то значительная часть строителей размещалась именно на его территории. Именно поэтому многие инженерно-технические объекты возводились в Комсомольском поселке. Уже в 1951 году там начали строить котельную, а в 1952 году подключили тепло, которое было направлено в жилые дома Комсомольского Шлюзового поселков [<sup>132</sup>, с.58].

Расширение инженерно-технических сетей в Новом Ставрополе (будущий Центральный район) происходило одновременно с возведением этой части города.

В 1954 году началась газификация Нового Ставрополя. В 1954 году газ имелся только в 84 квартирах, до этого дома сдавались только с холодной водой и светом [<sup>133</sup>, с.60].

К сентябрю 1954 года было проложено 42 км теплосетей, 61 км водопровода, 50 км асфальтовых дорог. Канализационных сетей было проложено 29 км, поэтому при большинстве коммунальных домов устраивались деревянные туалеты [<sup>134</sup>, с.60].

В 1956 году введена в строй водонапорная башня, впервые давшая воду в квартиры ставропольчан. Это историческое событие зафиксировал две надписи на самой башне – две даты – 1936 и 1956. Они фиксируют факты появления водопровода в виде колонок в Ставрополе, так как до 1936 года только колодцы были в распоряжении горожан [<sup>135</sup>].

По воспоминаниям старожилов, прямо на крыше этой башни зам председатель горисполкома Николай Бурухин «провел совещание с вышестоящими руководителями, дабы убедить ускорить процесс ввода водонапорной башни» [<sup>136</sup>].

Не было забыто и про благоустройство строившихся поселков. Уже в 1952 г. велись работы по озеленению улиц, детских садов, школ и клубов [<sup>137</sup>, л.81].

После окончания переноса, новый Ставрополь намного превышал прежний как по территории, так и по численности населения. Ставрополь изменился до неузнаваемости. В 1957 г. в нем проживало около 75 тыс. человек, жилищный фонд составил более 300 тыс. м<sup>2</sup> благоустроенного жилья. В городе работало 8 средних, три семилетних и две начальные школы, а также три средних школы рабочей молодежи. Действовали три больницы для взрослых и одна детская, роддом, тубдиспансер, 16 детских садов и яслей, парк, 4 клуба, стадион, 20 библиотек и десятки магазинов. Были проложены 80 км водопровода, 65 км канализационных линий, 83 км газовых сетей, 10 котельных [<sup>138</sup>, с.78].

Куйбышевгидростроем в новых поселках и городах была построена большая сеть санитарно-технических коммуникаций: водопроводные и теплофикационные сети, насосные станции, резервуары для воды, водонапорные башни, очистительные сооружения, пожарные депо [<sup>139</sup>, л.8].

Таким образом, одновременно с процессом строительства Волжской ГЭС происходило расширение инженерно-технического обеспечения. Первоначально были обеспечены приемлемыми условиями жители рабочих поселков. Позже с момента возведения Нового Ставрополя происходит более масштабное установление инженерно-технических объектов. Приходилось строить все с нуля и быстрыми темпами, что было обусловлено задачами, поставленными перед гидростроителями.

За годы строительства ГЭС Куйбышевгидрострой в новых поселках и городах построил разветвленную сеть санитарно-технических коммуникаций: водопроводные и теплофикационные сети, насосные станции, резервуары для воды, водонапорные башни, очистительные сооружения, пожарные депо. Все рабочие поселки были радиофицированы.

## **§ 2. Условия создания транспортных коммуникаций в Ставрополе в 1950-1958 годы XX века**

Для строительства городской инфраструктуры г. Ставрополя в период возведения Волжской ГЭС требовалось и усиление транспортной коммуникации города. Инфраструктура Ставрополя была неразвита. Железнодорожной сетью город не был связан с другими районами страны. Имелась пристать Средневожского пароходства, которая эксплуатировалась в теплый период. В зимнее время город был связан автобусным транспортом [<sup>140</sup>, л.78].

Разделение стройки на две самостоятельные площадки, отсутствие надлежащей сети дорог вызвали появление шести основных поселков на обоих берегах Волги: Жигулевск, Яблоневый овраг, Моркваши, Соцгород, Комсомольск, Шлюзовой. Транспортная проблема стояла особенно остро. Необходимо было спроектировать и реализовать развернутую сеть шоссейных и железных дорог, принять ряд мер для развития речного транспорта.

В начале 50-х гг. XX века в Ставрополе работала пристань, но ее мощности были незначительны, чтобы полностью обеспечить грузооборот необходимый для строительства ГЭС. Поэтому уже на начальном этапе стройки началась сооружение причалов и баз для размещения грузов. На протяжении от села Федоровка до старого Ставрополя были размещены десятки причалов, склады и стоянки для прибывающей техники на строительство Волжской ГЭС. Первая техника начала прибывать уже в сентябре 1950 г. К 1952 году грузооборот пристани составил 91,1 тыс. тонн, было перевезено 183 тыс. человек. Уже к 1957 год – грузооборот пристани вырос до 2490 тыс. тонн грузов, и было перевезено 206 тыс. пассажиров [<sup>141</sup>, с.45].

Потребность расширения речного пути стимулировало открытие порта в г. Ставрополе в 1958 году [<sup>142</sup>, с.46].

Трудности с поставками грузов для строительства начались уже в начале возведения ГЭС. Ограниченность транспортной коммуникационной базы, не предназначенной для промышленных целей, замедляла темпы строительства и оставалась одной из самых острых проблем, требующих безотлагательных мер.

Необходимо было наладить автомобильное и железнодорожное снабжение для строительства не только гидроэлектростанции, но и социальных и культурных объектов города Ставрополя.

Так на совещаниях, где обсуждались различные вопросы организации строительства, Шапошников Н.Ф., главный инженер строительства, достаточно часто поднимал вопрос о необходимости строительства и расширения сети дорог в районе г. Ставрополь: «Все начинается с дороги. Застрял в дороге – потеря времени» - говорил он о необходимости прокладки новых дорог и их освещении: «Сейчас надо ездить с большой скоростью, с большим количеством мощных машин. Ездить с фарами и слепить друг друга это терять время и устраивать аварии» [<sup>143</sup>, л.105].

Строительство шоссейных и железнодорожных путей началось сразу же с момента подписания приказа о возведении ГЭС [<sup>144</sup>, с.48]. Данный процесс

происходил со сложностями и противоречиями, порождая многочисленные дискуссии.

Интерес в данном контексте представляют воспоминания А.Т. Паренского, бывшего первого секретаря Ставропольского горкома КПСС и ветерана «Куйбышевгидростроя», который в то время работал секретарем парткома управления.

По его словам, в конце 1950 года возникли противоречия между И.В. Комзиным начальником строительства, и А.М. Пузановым, первым секретарем Куйбышевского обкома КПСС. Спор возник о том, какие территории будут включены в трассу дороги Куйбышев-Ставрополь.

Комзин, будучи опытным хозяйственником, выступал за короткий путь по линии Красная Глинка – Большая Царевщина – Курумоч – Зеленовка – Ставрополь. А вот Пузанов предлагал строить более длинную трассу (через Васильевку и Узюково), которая была удобной и нужной для местного сельского населения.

Не решив вопрос в кабинете, Комзин и Пузанов решили проехать на место будущего строительства. Во время поездки А.Т. Паренский сопровождал двух руководителей и был непосредственным участником диалога:

«На берегу реки Сок секретарь обкома вдруг сказал, обращаясь ко мне: «Ты всю дорогу молчал, соблюдал нейтралитет, а теперь рассуди нас. Сейчас мы с начальником строительства возьмем по булыжнику, и кто из нас забросит его дальше в воду, тот и победит, и его вариант трассы будет согласован». Я смутился, но вынужден был разнять их руки. После этого Комзин и Пузанов взяли булыжники, и, подойдя поближе к берегу, с разбегу закинули их в воду. Комзин бросил камень примерно метра на два дальше. Тут же он подозвал к себе прораба-дорожника Н. Рыкова и на его карте карандашом провел прямую линию, сказав при этом: «Поступим так, как сделал в свое время царь Николай I, когда на карте с помощью сабли и карандаша обозначил путь, по которому прошла железная дорога от Санкт-Петербурга до Москвы». Конечно же, Пузанов в этом споре дал маху, не учтя личных качеств Комзина. Иван

Васильевич был громадным мужчиной двухметрового роста, в молодости занимался спортом, и потому без труда одержал победу в метании камня. В итоге трасса пошла по самому короткому маршруту, и уже к середине лета она была полностью готова к эксплуатации. К тому времени было завершено и сооружение автомобильного моста через реку Сок, после чего на стройплощадки ГЭС непрерывным потоком пошли грузы со стороны Куйбышева» [145].

Строительство дорог была сложным делом. Требовалось решение ряда вопросов, прежде всего, поиск и доставка требуемого материала, проведение геологических исследований, которые позволили бы определить состав почвы и возможность прокладки шоссейной или железной дорог, но одним из острейших проблем являлись ограниченность кадровых ресурсов.

Также как и для строительства ГЭС, для возведения транспортных коммуникаций был привлечен спецконтингент Кунеевского ИТЛ.

Труд заключенных активно использовался в данный исторический период для возведения крупных промышленных объектов. С этой целью специальным приказом МВД СССР от 12 октября 1949 года было создано управление ИТЛ Гушосдора МВД СССР.

На начальном этапе строительства заключенные построили в Куйбышевской области сотни километров магистральных автомобильных дорог.

В спецконтингент, привлекаемый для строительства, входили категории отобранных заключенных, что объяснялось следующим фактом: заключенные работали совместно с вольнонаемными специалистами, а также вблизи большого числа населенных пунктов.

Большое значение для последующего развития области и города Ставрополя имело строительство автомагистрали Куйбышев – Ставрополь, завершенное к лету 1951 г. Требовалась предварительная подготовка, к которой также были привлечены заключенные. Они участвовали в вырубке леса, отсыпке щебня, земли, песка.

Строительство происходило в особых условиях. Строительная площадка была расположена на заливной пойме и отсутствуют выездные пути, что вызывало большие затруднения в обеспечении работ материалами и конструкциями [<sup>146</sup>, л.23].

Поэтому, строительство дороги происходило с некоторыми сложностями. Отмечается невыполнение плана, что объясняется недостатком необходимых материалов и оборудования, рабочей силы, средств транспорта, отсутствием производственной базы [<sup>147</sup>, л.16].

В 1950 году спецконтингент был подключен к строительству железнодорожной линии «Сызрань-Жигулёвск». В сентябре 1950 года отряды заключенных совместно с техническими специалистами стали проводить ремонтные работы на участке между Сызранью и Переволоками. Осужденные, прежде всего, прокладывали новую железнодорожную линию на отрезке от Переволок до Жигулёвска.

Строительство было произведено с использованием бетонных шарнирных труб, исключение составляли те места, где имелись грунты, дающие существенные осадки при намокании, а также в случае высоких насыпей [<sup>148</sup>, л.24].

Наиболее сложным для работы оказался участок у склона Отваженского оврага. Тем не менее, к середине июля 1951 года было сооружено 40 км дороги.

Одновременно было организовано строительство левобережной железнодорожной линии на участке от посёлка Горного до Ставрополя.

Уже зимой 1950-1951 г. спецконтингент «автодорожных» лагерей Гушосдора был привлечен к строительству моста через реку Сок, в том месте, где она впадает в Волгу [<sup>149</sup>, с.45].

Согласно докладной записке «О ходе работ по строительству железнодорожного моста через реку Сок» главнейшими затруднениями, которые возникли в ходе работ, являются недостаток камня для бетонных работ, рабочей силы и техники (автосамосвалов) [<sup>150</sup>, л.6].

К середине осени 1951 года 90-километровый отрезок железнодорожного пути был полностью готов.

30 ноября 1951 года началось движение по левобережной железнодорожной линии «Куйбышев-Жигулёвское море». Именно с этого момента на Кунеевскую стройплощадку прибыл первый поезд из Куйбышева.

В июне 1951 г. со стороны Куйбышева было открыто движение поездов по маршруту Царевщина – Жигулевское море, а в декабре 1951 г. со стороны Сызрани по линии Предузловая – Жигулевск. После окончания строительства железнодорожного перехода через сооружения гидроузла эти железнодорожные ветки были соединены и вошли в общую сеть железных дорог страны. Всего за период 1950 – 1958 гг. было построено 303 км автомобильных и 250,5 км железных дорог [<sup>151</sup>, л.6].

После строительства дорог предпринимались меры для сохранения их хорошего состояния.

Так, в 1954 году была построена дорога «Ставрополь - Хрящевка» [<sup>152</sup>, л.7], которая специальным решением исполкома Ставропольского райсовета депутатов трудящихся от 12 октября 1954 года была передана на обслуживание ряду колхозов, за каждым из которых была закреплено несколько км. Предусматривалось выделение ремонтной службы в колхозе для содержания закрепленного участка [<sup>153</sup>, л.7].

Строительство автомобильных дорог было продолжено в последующий период. Так, в 1957-1958 гг. было проведено строительство дороги «Куйбышев – ГЭС-Валы», который был частью трассы «Куйбышев - Москва», и дорожного участка «Комсомольск - Ставрополь».

Учитывая близость крупнейшего промышленного объекта – Волжской ГЭС, специальным распоряжением было запрещено производить какие – либо работы по сооружению подземных коммуникаций, связанных с нарушением земляного полотна и проезжей части дороги. Переброску гусеничного транспорта по дороге производить только с применением трейлера [<sup>154</sup>, л.42].

Предусматривалось создание дорожно-эксплуатационной службы, которая должна была обслуживать дорожное покрытие на участке «Куйбышев - Валы» [<sup>155</sup>, л.5].

Таким образом, для того чтобы развернуть крупное строительство требовалось создать разветвленную сеть транспортных коммуникаций, которая бы не только способствовала активизации возведения Волжской ГЭС, но и ускорила расширение социально-культурных и промышленных объектов города Ставрополя.

Строительство автомобильных и железнодорожных дорог происходило в сложных условиях: нехватка комплектующих материалов и климатические условия, ограничивали возведение транспортных коммуникаций. Тем не менее, в условиях форсированной индустриализации задачи советского руководства ставились во главу угла. В итоге, были достигнуты существенные результаты. За период строительства Волжской ГЭС была создана широкая сеть автомобильных дорог: асфальтовых, щебеночных, бетонных и грунтовых. По автомобильным дорогам перевозилось более 80 % грузов. В Ставрополе появились предпосылки для дальнейшего промышленного развития и превращения в крупнейший индустриальный центр Среднего Поволжья.

## Заключение

В послевоенный период в СССР начинается очередной этап индустриализации, который был связан со строительством Волжской ГЭС – крупнейшей гидроэлектростанции Поволжья.

Становление города, как индустриального проходило в несколько этапов и тесно связано со строительной организацией «Куйбышевгидрострой».

Стройка была разделена на районы, не столько территориальные, сколько на «профессиональные». Каждый начальник отвечал за свой участок, специфику и задачи которого знал досконально. Размещение поселков было подчинено желанию приблизить их к основным объектам строительства.

Был разработан план строительства города, который регулярно обновлялся и корректировался не только в направлении количественных показателей, но и требований к внешнему виду.

В обстановке постоянных резких изменений в области политики и переориентации архитектурного направления, которые в совокупности оставили неизгладимый след в облике города, и появился Ставрополь. С одной стороны проекты постоянно изменялись, а с другой хаотично останавливалась их реализация. Поэтому сейчас можно наблюдать соседство красивых и добротных сталинок в Шлюзовом и Комсомольском районах с серыми хрущевками.

Тем не менее, преодолев трудности, город переехал на новое место и похорошел. К концу 1955 года протянулись десятки улиц, выросло около двух тысяч одноэтажных домов и около сорока двухэтажных. Там где раньше был лес, появились новые кварталы перенесенного города.

На начальном этапе основным сырьем строительства была древесина, как экономичная и доступная для использования. В мере расширения строительства, использования современных технологий и стахановского опыта стали создаваться каменные дома.

Следует отметить, что в начале строительства Волжской ГЭС приоритет отдавался решению жилищной проблемы, как первоочередной, то по мере расширения стройки и привлечения широкого круга специалистов и рабочих, ставилась задача по активизации строительства объектов социально-культурной сферы, как необходимого требования для создания благоприятной среды проживания.

Оптимальное функционирование современного промышленного центра невозможно без разветвленной инженерно-технической системы. Именно она обеспечивает не только жизнедеятельность горожан, но и функционирование промышленных предприятий. Вследствие чего, одновременно со строительством жилищного фонда и промышленных объектов происходит разработка и внедрение водопровода, канализации, сети электроснабжения и др.

Именно поэтому в период строительства Волжской ГЭС была поставлена тройная задача – не только возвести гидроэлектростанцию и обеспечить жильем строителей, но и расширить инженерно-техническую базу г. Ставрополя

Одновременно с процессом строительства Волжской ГЭС происходило расширение инженерно-технического обеспечения. Первоначально были обеспечены приемлемыми условиями жители рабочих поселков. Позже с момента возведения Нового Ставрополя происходит более масштабное установление инженерно-технических объектов. Приходилось строить все с нуля и быстрыми темпами, что было обусловлено задачами, поставленными перед гидростроителями.

За годы строительства ГЭС Куйбышевгидрострой в новых поселках и городах построил разветвленную сеть санитарно-технических коммуникаций: водопроводные и теплофикационные сети, насосные станции, резервуары для воды, водонапорные башни, очистительные сооружения, пожарные депо. Все рабочие поселки были радиофицированы.

Чтобы развернуть крупное строительство требовалось создать разветвленную сеть транспортных коммуникаций, которая бы не только способствовала активизации возведения Волжской ГЭС, но и ускорила расширение социально-культурных и промышленных объектов города Ставрополя.

Строительство автомобильных и железнодорожных дорог происходило в сложных условиях: нехватка комплектующих материалов и климатические условия, ограничивали возведение транспортных коммуникаций.

Трудности с поставками грузов для строительства начались уже в начале возведения ГЭС. Ограниченность транспортной коммуникационной базы, не предназначенной для промышленных целей, замедляла темпы строительства и оставалась одной из самых острых проблем, требующих безотлагательных мер.

Строительство дорог была сложным делом. Требовалось решение ряда вопросов, прежде всего, поиск и доставка требуемого материала, проведение геологических исследований, которые позволили бы определить состав почвы и возможность прокладки шоссейной или железной дорог, но одним из острейших проблем являлись ограниченность кадровых ресурсов.

Тем не менее, в условиях форсированной индустриализации задачи советского руководства ставились во главу угла. В итоге, были достигнуты существенные результаты. За период строительства Волжской ГЭС была создана широкая сеть автомобильных дорог: асфальтовых, щебеночных, бетонных и грунтовых. По автомобильным дорогам перевозилось более 80 % грузов.

Подводя итог, следует выделить, что формирование городской инфраструктуры города Ставрополя в период строительства Волжской ГЭС происходило в два этапа:

1 этап – подготовительный: 1950-1953 гг. – планирование города, строительство жилья и объектов социально-культурной сферы, транспортных коммуникаций, инженерно-технических средств, которые были призваны обеспечить минимальные требования прибывающего населения.

2 этап – дальнейшая реализация и расширение: 1953-1958гг. - уточнение планирования города, расширение процессов формирования городской инфраструктуры.

В целом, к завершению строительства Волжской ГЭС Ставрополь приобрел все необходимое для дальнейшего промышленного развития. Именно ресурсная база, заложенная в 50-е годы XX века, стала стартовой площадкой для превращения г. Ставрополя в крупнейший индустриальный центр Среднего Поволжья.

## Перечень ссылок

- <sup>1</sup>Букин, С.С. Жизненный уровень рабочей семьи в Сибири (1946–1960 гг.)/С.С. Букин. - Новосибирск, 1984; Зубков, Н.А., Индыченко С.П., Родин, Ю.М. Индустриализация жилищного строительства в СССР./Н.А. Зубков, С.П. Родин. - М., 1973. и др.
- <sup>2</sup> Великая стройка на Волге. – Куйбышев. Кн. изд-во, 1955.; Энергетическое строительство/ сб. посвящен строительству Куйбышев.гидроэлектростанции. Вып. 5 / М-во электростанций СССР. Технич. упр.; отв. ред. В. С. Эристов. - М.Л.:Госэнергоиздат, 1958.; Ермаков, Ю.В. Куйбышевгидрострою 30 лет./Ю.В. Ермаков - Тольятти, 1980 и др.
- <sup>3</sup>Тольятти. Историко-экономический очерк. - Куйбышев: Кн. изд-во, 1967.; Рубаненко, Б. Р., Образцов, А. С., Савельев, М. К. Новый Тольятти./Б.Р. Рубаненко, А.С. Образцов. - М.: Знание, 1971.; Ермаков, Ю.В. Куйбышевгидрострою 30 лет./ Ю.В. Ермаков. - Тольятти, 1980 и др.
- <sup>4</sup>Бессонова, О.Э. Жилье: Рынок и раздача./О.Э. Бессонова – Новосибирск: ВО «Наука», 1993.
- <sup>5</sup> Казанцев, Ю.И. Жилищная проблема как источник социальной напряженности в городах Сибири (1950-80 гг.)/Ю.И. Казанцев // Социальная сфера Сибири: тенденции и проблемы развития. – Новосибирск, 1992. – С. 141-148.
- <sup>6</sup> Дворецкий, С.Б. Жилищная проблема в СССР и пути ее решения./С.Б. Дворецкий – М.: Профиздат, 1990.; Литовкин, В.Н. Жилищное законодательство./В.Н. Литовкин – М., 1991. и др.
- <sup>7</sup> Власов, С.А. Жилищное строительство на Дальнем Востоке в 1946–1991 гг.: исторический опыт, роль в решении жилищной проблемы и социальном развитии: автореф. дис... докт. ист. наук./С.А. Власов – Иркутск, 2014.; Коняхин, Г.В. Государственная жилищная политика в СССР и постсоветской

России: политологический анализ: автореф. дис... докт. полит.наук./Г.В. Коняхин – М., 2011. и др.

<sup>8</sup>Овсянников, В. А. Ставрополь – Тольятти: страницы истории: ч. 2: Дела и люди./В.А. Овсянников. - Тольятти: Современник, 1999.; Овсянников, В.П. Тольятти-город, устремленный в будущее/В.П. Овсянников//Школа университетской науки: парадигма развития. - Тольятти: издательство: Поволжский государственный университет сервиса (Тольятти). - С.181-185

<sup>9</sup>Мельник, С. Г. Улицы памяти. 2-е изд., перераб. и доп./С.Г. Мельник. - Тольятти: Фонд «Духовное наследие», 2005.; Мельник, С. Г. Книга 3/ С.Г. Мельник // Связующая нить: Диалог молодежи 2005 с ветеранами 1945 (сборник). - Тольятти: Совет ветеранов ОАО «АвтоВАЗ», 2007.; Казакова, В., Мельник, С. Ставрополь-на-Волге и его окрестности в воспоминаниях и документах./ В. Казакова, С. Мельник. - Тольятти: Городской музейный комплекс «Наследие».2004.

<sup>10</sup>Мельник, С.Г. «Журналистские расследования: Рукотворный город. Как строился Тольятти»/С.Г. Мельник - Режим доступа: - <http://tltgorod.ru/reporter/?reporter=71115> –загл. с экрана (02.06.2018)

<sup>11</sup>Жилкин, С.Ф. Стратегическое городское планирование/С.Ф. Жилкин. – Самара: ООО НВФ «СМС», Самарская государственная архитектурно-строительная академия, 2001

<sup>12</sup>Солодилов, М.В. Архитектурно-пространственная трансформация моногорода для преодоления кризисных явлений (на примере г. Тольятти). Дисс. на соиск. ученой степени кандидата архитектуры./ М.В. Солодилов. - Самара 2016.

<sup>13</sup>Там же.

<sup>14</sup>Адаевская, Т. И. Влияние социальных факторов на формирование городской среды/ Т.И. Адаевская// Известия Самарского научного центра Российской академии наук. - 2007. - Т. 1. - № 5. - С. 157-161.

<sup>15</sup> Прохоренко, И.А. Строительство Волжской ГЭС им В.И. Ленина и создание экономической инфраструктуры г. Ставрополя (Тольятти)/ И.А. Прохоренко// Вестник Самарской гуманитарной экономической академии. Специальный выпуск «Проблемы экономической истории России и ее регионов: современный взгляд». - Самара, Самарская государственная экономическая академия, 2003. - С.215-218.

<sup>16</sup> Прохоренко, И.А. Жилищно-гражданское строительство в период возведения Волжской ГЭС им. В.И. Ленина (1950-1958гг.)/ И.А. Прохоренко// История ОАО «АВТОВАЗ»: уроки, проблемы, современность: Материалы I Всероссийской научной конференции 26-27 ноября 2003г (отв. Ред. Лившиц А.Э., Нахамнович П.А.). – Тольятти: издание ОАО «АВТОВАЗ», 2003. - С. 176-178

<sup>17</sup> Вижу Ставрополь у Волги. - Тольятти: изд-во, 2014.; Исторические хроники Ставрополя – Тольятти / О. Г. Горишная, Е. Л. Налетова, Т. Ю. Ткаченко. – Тольятти, 2005.; Теняева, Т.П. Музей истории Куйбышевгидростроя./ Т.п. Теняева – Самара: Издательство Книга, 2008.; Остапец – Свешников, А.А. Гидростроевцы. Повесть о былой молодости./ А.А. Остапец-Свешникова. - Самара, 2004.; Паренский, А.Т. Подвижники – созидатели: Очерки о знатных земляках/ А.Т. Паренский. – Самара: изд-во Самар. гос. экон. академии, 2003.; Постоногов, Ю.И. Память в металле и камне./ Ю.И. Постоногов. - Самара: СГПУ, 2000.

<sup>18</sup> Система исправительно-трудовых лагерей в СССР: 1923–1960: справочник / Сост. М.Б. Смирнов; под ред. Н.Г. Охотина, А.Б. Рогинского; общество «Мемориал»; ГАРФ. - М.: Звенья, 1998.; Сталинские стройки ГУЛАГа. 1930–1953 / ред. А. Н. Яковлев; сост.: А. И. Кокурин, Ю. Н. Моруков.- М., 2005.

<sup>19</sup> Белла, Ф. Тольятти. Рождение нового города: Популярное издание /Пер. с фр. Ю. Горбунов./В. Белла. - Екатеринбург: TATLIN, 2014.

<sup>20</sup> Бурдин, Е.А. Волжская Атлантида: трагедия великой реки/ Е.А. Бурдин.- Ульяновск. 2008.; Бурдин, Е.А. Кунеевский ИТЛ: проблема использования

принудительного труда на строительстве Куйбышевского гидроузла. 1949-1958 гг/ Е.А. Бурлин.// Вестник архивиста. - 2011. - № 4. - С. 167-181

<sup>21</sup> Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 19.08.1954 г. «О развитии производства сборных железобетонных конструкций и деталей для строительства» // Директивы КПСС и Советского правительства по хозяйственным вопросам. – Т. 4. – М., 1958. - С. 272; Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 4.11.1955 г. «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве» // Директивы КПСС и Советского правительства по хозяйственным вопросам. – Т. 4. – М., 1958. – С. 65; Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 31.07.1957 г. «О развитии жилищного строительства в СССР» // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. – Т. 4. – М., 1968. – С. 355-370

<sup>22</sup> Государственный архив РФ (далее - ГАРФ.) Ф. Р-9414. Главное управление мест заключения Министерства внутренних дел СССР.

<sup>23</sup> Российский государственный архив экономики (далее – РГАЭ). Ф. 339. Государственный Комитет Совета Министров СССР по делам строительства (Госстрой СССР).

<sup>24</sup> Государственном бюджетном учреждении Самарской области «Центральный государственный архив Самарской области» (далее - ГБУСО ЦГАСО). Ф. Р-4249. Главное управление архитектуры и градостроительства департамента по строительству, архитектуре, жилищно-коммунальному и дорожному хозяйству администрации Самарской области (1944 – 1994); Р - 2558. Самарский областной совет народных депутатов (1937 – 1993)

<sup>25</sup> Управление по делам архивов мэрии г. Тольятти Ф. Р. 18. Управление строительства «Куйбышевгидрострой»; Ф. Р. - 318. Управление строительства Куйбышевской гидроэлектростанции Министерства внутренних дел СССР.

<sup>26</sup> Управление по делам архивов мэрии г. Тольятти Ф. Р 18.; Кокурин, А., Моруков, Ю. Архив. ГУЛАГ: структура и кадры/А. Кокурин, Ю. Моруков// Свободная мысль XXI. - 2001.- № 3. - С.111-128

<sup>27</sup> Политические репрессии в Ставрополе на Волге в 1920-е -1950-е гг. / Сост. Нияз Ялымов - Тольятти: Центр информационных технологий, 2005; Де лос Льянос Мас Вирхилио Ты помнишь tovarish? Из архива одного из детей вывезенных в СССР во время гражданской войны в Испании. Пер. с исп./ Де лос Льянос Мас Вирхилио. - М., 2008.; Комзин, И.В. Я верю в мечту./ И.В. Комзин - М.: Политическая литература, 1973.

<sup>28</sup> Сталинские стройки ГУЛАГа. 1930–1953 / ред. А. Н. Яковлев; сост.: А. И. Кокурин, Ю. Н. Моруков.- М., 2005. С. 66.

<sup>29</sup>Иваньковский (1937 г.), Угличский (1940 г.), Рыбинский(1941 г.), Городецкий (1948 г.), Куйбышевский (1955–1957 гг.), Волгоградский (1958 г.)

<sup>30</sup> Гидротехнические сооружения на реке Волге / П.А. Гарибин, А.Б. Мошков, В.В. Немчинов. - СПб: Изд-во СПбГТУ, 1996. С.4

<sup>31</sup>Федеральное казенное учреждение «Российский государственный архив в г. Самаре» (Далее: Филиал РГА в г. Самаре). Ф. Р-249. Энергетический институт им. Кржижановского Оп. 1-1. Д. 5. Л.26; Д. 38. Л. 1,3; Д. 40. Л. 3

<sup>32</sup>ГБУСО ЦГАСОФ. Р-1677. Редакция газеты «Строитель гидроузла» – орган политотдела строительства Куйбышевского гидроузла, стройкома и управления Самарского исправительно-трудового лагеря НКВД. Оп.1. Д.4. Л.7

<sup>33</sup> Управление по делам архивов мэрии г. Тольятти. Ф. Р-17. Главное управление архитектуры и градостроительства исполнительного комитета Тольяттинского городского Совета народных депутатов Куйбышевской области 1952 – 1989 гг. Оп. 1. Д. 4. Л.2

<sup>34</sup> Выставочные ансамбли СССР. 1920 – 1930-е гг.: Материалы и документы / Отв. ред. В.П. Толстой. - М.: Галарт, 2006. С. 204, 297-298

<sup>35</sup> Живописное панно выполнили на прямоугольной поверхности заглубленной стены восемнадцатиметровой ширины, фланкированной разновысотными пилонообразными архитектурными объёмами, левый из которых был декорирован гербовой композицией, а правый, более высокий, завершён статуей В.И. Чапаева с саблей на вздыбленном коне. У основания стены

имелась реально существовавшая бетонная лестница, по которой «из плотины», навстречу публике изливалась вода, отделённая от зрителей газоном

<sup>36</sup> Овсянников, В.А. Ставрополь – Тольятти. Страницы истории./В.А. Овсянников. - Тольятти: Изд-во Фонда «Развитие через образование», 1996. - С. 342

<sup>37</sup> Красовский, В.Э. Хронологический перечень событий Симбирской губернии. 1372 – 1901./ В.Э. Красовский. - Симбирск, 1901. - С. 52. Режим доступа: <http://simlib.ru/handle/123456789/575> - загл. с экрана (02.06.2018)

<sup>38</sup> Постановление Совета Министров СССР о строительстве Куйбышевской гидроэлектростанции на р. Волге. 21 августа 1950 г.//Волжская Коммуна. - 1950. - 22 августа. - 198(9227)

<sup>39</sup> Там же.

<sup>40</sup> Там же.

<sup>41</sup> Там же.

<sup>42</sup> Заместителем начальника Куйбышевгидростроя по лагерю был назначен генерал-майор И. П. Семенов (ранее - зам. начальника Дальстроя). Только в следующем году, 15 сентября 1950-го, приказом N 1264 будет назначен начальник Куйбышевгидростроя - генерал-майор инженерно-технической службы И. В. Комзин, ранее руководивший Балтвоенморстроем Главпромстроя НКВД//Кокурин, А., Моруков, Ю. Архив. ГУЛАГ: структура и кадры/ А. Кокурин, Ю. Моруков// Свободная мысль XXI. - . № 3. - С.111-128

<sup>43</sup> Согласно архивным данным, на 1 июля 1955 г. Кунеевский ИТЛ занимал третье место (36,6 тыс. человек, или 15,2%) среди 9 контрагентских лагерей, уступая лишь Севвостлагу и Воркутлагу//ГАРФ. Ф. Р–9414. Главное управление мест заключения Министерства внутренних дел СССР. Оп. 1. Д. 1413. Л. 12.

<sup>44</sup> ГАРФ. Ф. Р–9414. Главное управление мест заключения Министерства внутренних дел СССР. Оп. 1. Д. 495. Л. 36

<sup>45</sup> За период с августа по декабрь 1950 года (5 месяцев) на левом берегу Волги были сооружены два барачных посёлка заключённых. Кроме этого на окраине Ставрополя было возведено лагерное отделение № 1, которое строило объекты в Портовом посёлке и в Соцгороде. Одновременно происходило строительство посёлка Шлюзовой, которое возводили заключенные Отделения № 2.

<sup>46</sup> ГБУСО ЦГАСО. Ф. Р-4249. Главное управление архитектуры и градостроительства департамента по строительству, архитектуре, жилищно-коммунальному и дорожному хозяйству администрации Самарской области (1944 – 1994). Оп. 1. Д.83. Л. 262

<sup>47</sup> Там же. Л. 266, 268

<sup>48</sup> Там же. Д. 83. Л. 266, 268

<sup>49</sup> РГАЭ. Ф. 339. Государственный Комитет Совета Министров СССР по делам строительства (Госстрой СССР). Оп. 2. Д. 121. Л. 99

<sup>50</sup> Там же. Л. 89

<sup>51</sup> Там же. Л. 81

<sup>52</sup> Там же.

<sup>53</sup> Там же.

<sup>54</sup> Жилкин, С.Ф. Стратегическое городское планирование./ С.Ф. Жилкин – Самара: ООО НВФ «СМС», Самарская государственная архитектурно-строительная академия, 2001. - С. 107

<sup>55</sup> РГАЭ. Ф. 339. Государственный Комитет Совета Министров СССР по делам строительства (Госстрой СССР). Оп. 2. Д. 121. Л. 81

<sup>56</sup> Там же. Л. 82

<sup>57</sup> Там же. Л. 80

<sup>58</sup> РГАЭ. Ф. 339. Государственный Комитет Совета Министров СССР по делам строительства (Госстрой СССР). Оп. 2. Д. 121. Л. 105-106

<sup>59</sup> Комзин, И.В. Я верю в мечту./ И.В. Комзин. - М.: Политическая литература, 1973. - С. 115

<sup>60</sup>Постоногов, Ю.И. Память в металле и камне./ Ю.И. Постоногов. - Самара: СГПУ, 2000. - С.78

<sup>61</sup>Солодилов, М.В. Формирование системы достопримечательных мест на базе историко-архитектурного наследия г. Тольятти/ М.В. Солодилов// Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. - 2012 . - № 2 (30). - С. 30-36

<sup>62</sup> Мельник, С.Г. Созидатели: строительный комплекс Ставрополя- С.Г. Мельник – Тольятти. 1950-2000. Тольятти: Этажи – М, 2003. - С. 40

<sup>63</sup>Там же. - С. 43

<sup>64</sup>Солодилов, М.В. Формирование системы достопримечательных мест на базе историко-архитектурного наследия г. Тольятти/ М.В. Солодилов// Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. - 2012 . - № 2 (30). - С. 30-36

<sup>65</sup>Там же.

<sup>66</sup> Мельник, С.Г. Созидатели: строительный комплекс Ставрополя/ С.Г. Мельник – Тольятти. 1950-2000. Тольятти: Этажи – М, 2003. - С. 41

<sup>67</sup> Сухова, О.А. Десять мифов крестьянского сознания: очерки истории социальной психологии и менталитета русского крестьянства (конец XIX-XX в.) по материалам Верхнего Поволжья/ О.А. Сухова – М.: РОССПЭН, 2008. – С.5

<sup>68</sup>Солодилов, М.В. Формирование системы достопримечательных мест на базе историко-архитектурного наследия г. Тольятти/ М.В. Солодилов// Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. - 2012 . - № 2 (30). - С. 30-36

<sup>69</sup>Там же.

<sup>70</sup> ГБУСО ЦГАСО.Ф. Р-4249. Главное управление архитектуры и градостроительства департамента по строительству, архитектуре, жилищно-коммунальному и дорожному хозяйству администрации Самарской области (1944 – 1994). Оп. 1. Д. 83. Л. 80

<sup>71</sup> Там же.

<sup>72</sup> Бочаров, Ю.П., Кудрявцев, О.К. Планировочная структура современного города./ Ю.П. Бочаров - М.: Стройиздат, 1972. - С.26

<sup>73</sup> ГБУСО ЦГАСО.Ф. Р-4249. Главное управление архитектуры и градостроительства департамента по строительству, архитектуре, жилищно-коммунальному и дорожному хозяйству администрации Самарской области (1944 – 1994). Оп. 1. Д. 83. Л. 81, 82,83

<sup>74</sup> РГАЭ. Ф. 339. Государственный Комитет Совета Министров СССР по делам строительства (Госстрой СССР). Оп. 2. Д. 121. Л. 113

<sup>75</sup> Там же. Л. 80

<sup>76</sup> ГБУСО ЦГАСО.Ф. Р-4249. Главное управление архитектуры и градостроительства департамента по строительству, архитектуре, жилищно-коммунальному и дорожному хозяйству администрации Самарской области (1944 – 1994). Оп. 1. Д. 83. Л. 81, 82,83

<sup>77</sup> Там же. Л. 139-141

<sup>78</sup> Там же. Л. 35

<sup>79</sup> Белла, Ф. Тольятти. Рождение нового города: Популярное издание / Пер. с фр. Ю. Горбунов./ Ф. Белла. - Екатеринбург: TATLIN, 2014. - С. 55

<sup>80</sup> Там же.

<sup>81</sup> Там же. - С. 57

<sup>82</sup> ГБУСО ЦГАСО.Ф. Ф. 2558. Самарский областной совет народных депутатов (1937 – 1993). Оп.6. Д. 289 Л.7

<sup>83</sup> Паренский, А.Т. Судьба моя – Тольятти./ А.Т. Паренский. - Тольятти: фонд «Развитие через образование», 1997. - С. 8

<sup>84</sup> Там же. - С. 12-15

<sup>85</sup> Волжская Коммуна 1950. 22 августа. № 198(9227)

<sup>86</sup> К 1 октября 1950-го предписывалось подготовить проектное задание для представления на утверждение Совмином, к 1 января 1952-го - технический проект, а к 1955-му - завершить строительство ГЭС //Волжская ГЭС им. Ленина: технический отчет о проектировании и строительстве Волжской ГЭС имени В.И. Ленина, 1950-1958 гг. - М.; Л.: Государственное энергетическое издательство, 1963. Т.1. - С.2

- <sup>87</sup> Вижу Ставрополь у Волги. - Тольятти: изд-во, 2014. - С.70
- <sup>88</sup> Комзин, И.В. Я верю в мечту./ И.В. Комзин. - М.: Политическая литература, 1973. - С. 54
- <sup>89</sup> Исторические хроники Ставрополя – Тольятти / О. Г. Горишная, Е. Л. Налетова, Т. Ю. Ткаченко. – Тольятти, 2005. - С. 42
- <sup>90</sup> Ставрополь-на-Волге и его окрестности в воспоминаниях и документах. – Тольятти: Наследие, 2004. С. 45
- <sup>91</sup> Де лос Льянос Мас Вирхилио Ты помнишь tovarish? Из архива одного из детей вывезенных в СССР во время гражданской войны в Испании. Пер. с исп./ Де лос Льянос Мас Вирхилио. - М., 2008. - С. 97
- <sup>92</sup> Там же. - С. 98
- <sup>93</sup> Исторические хроники Ставрополя – Тольятти / О. Г. Горишная, Е. Л. Налетова, Т. Ю. Ткаченко. – Тольятти, 2005. - С.46
- <sup>94</sup> Управление по делам архивов мэрии г.о. Тольятти. Ф. Р.18. Управление строительства «Куйбышевгидрострой». Оп. 1. Д.89.Л.7
- <sup>95</sup> Остапец – Свешников, А.А. Гидростроевцы. Повесть о былой молодости./ А.А. Остапец – Свешников. - Самара, 2004. - С. 92
- <sup>96</sup> Волжская ГЭС им. Ленина: технический отчет о проектировании и строительстве Волжской ГЭС имени В.И. Ленина, 1950-1958 гг. - М.; Л.: Государственное энергетическое издательство, 1963. Т.1. - С.5
- <sup>97</sup> Там же. - С.6
- <sup>98</sup> Было много древесных отходов от переработки лесных материалов деревообрабатывающими комбинатами.
- <sup>99</sup> Энергетическое строительство: сб. посвящен строительству Куйбышев. гидроэлектростанции. Вып. 5 / М-во электростанций СССР. Технич. упр.; отв. ред. В. С. Эристов. - М.Л. :Госэнергоиздат, 1958. - С.84
- <sup>100</sup> Остапец – Свешников, А.А. Гидростроевцы. Повесть о былой молодости./ А.А. Остапец – Свешников. - Самара, 2004. - С. 92

- <sup>101</sup> Энергетическое строительство: сб. посвящен строительству Куйбышев. гидроэлектростанции. Вып. 5 / М-во электростанций СССР. Технич. упр.; отв. ред. В. С. Эристов. - М.Л. :Госэнергоиздат, 1958. - С. 23.
- <sup>102</sup>Бромлей, Н.Я. Уровень жизни в СССР (1950 - 1965)/ Н.Я. Бромлей // Вопросы истории. -1966. - № 7. - С. 12
- <sup>103</sup>Соколов, А.К. Тяжелникова В.С. Курс советской истории. 1941 - 1991./А.К. Соколова. - М., 1999. - С.233
- <sup>104</sup>Исторические хроники Ставрополя – Тольятти / О. Г. Горишная, Е. Л. Налетова, Т. Ю. Ткаченко. – Тольятти, 2005. - С.32
- <sup>105</sup>Ермаков, Ю.В. Куйбышевгидрострою 30 лет./ Ю.В. Ермаков. - Тольятти, 1980. - С.45
- <sup>106</sup>Интервью с М.П. Колесниковой (1930 г.р.) жительницей г. Тольятти, которая принимала участие в строительстве Волжской ГЭС.
- <sup>107</sup> Ермаков, Ю.В. Куйбышевгидрострою 30 лет./Ю.В. Ермакова. - Тольятти, 1980. - С.45
- <sup>108</sup>Исторические хроники Ставрополя – Тольятти / О. Г. Горишная, Е. Л. Налетова, Т. Ю. Ткаченко. – Тольятти, 2005. - С.35
- <sup>109</sup>Там же. - С.37
- <sup>110</sup>Там же. - С.39
- <sup>111</sup> Ермаков, Ю.В. Куйбышевгидрострою 30 лет./ Ю.В. Ермаков. - Тольятти, 1980. - С.45
- <sup>112</sup> Управление по делам архивов мэрии г. Тольятти. Ф. Р-18.Управление строительства «Куйбышевгидрострой».Оп. 1. Д. 58. Л. 27.
- <sup>113</sup>Куйбышевгидрострою 30 лет. /Сост. А.В.Захаров. – Тольятти: Б.и., 1980. - С.45
- <sup>114</sup>Интервью с А.В. Колесниковым (1930 г.р.) жителем г. Тольятти, строителем Волжской ГЭС.
- <sup>115</sup> Ермаков, Ю.В. Куйбышевгидрострою 30 лет./ Ю.В. Ермаков. - Тольятти, 1980. - С.45

- <sup>116</sup> Управление по делам архивов мэрии г. Тольятти. Ф. Р-18. Управление строительства «Куйбышевгидрострой». Оп. Д. 9. Л 116.
- <sup>117</sup> Исторические хроники Ставрополя – Тольятти / О. Г. Горишная, Е. Л. Налетова, Т. Ю. Ткаченко. – Тольятти, 2005. - С.40
- <sup>118</sup> Куйбышевгидрострою 30 лет. /Сост. А.В.Захаров. – Тольятти: Б.и., 1980. - С.46
- <sup>119</sup> Великая стройка на Волге. – Куйбышев. Кн. изд-во, 1955. - С. 38.
- <sup>120</sup> Управление по делам архивов мэрии г. Тольятти Ф. Р-18. Управление строительства «Куйбышевгидрострой». Оп. Д. 9. Л 116.
- <sup>121</sup> Власов, С.А. Жилищное строительство на Дальнем Востоке в 1946 – 1991 гг.: исторический опыт, роль в решении жилищной проблемы и социальном развитии. Дисс. докт. ист. наук./ С.А. Власов. - Иркутск. 2014. С.134-249
- <sup>122</sup> Управление по делам архивов мэрии г.о. Тольятти. Ф. Р. 18. Управление строительства «Куйбышевгидрострой». Оп. 1. Д. 42. Л. 7.
- <sup>123</sup> Исторические хроники Ставрополя – Тольятти / О. Г. Горишная, Е. Л. Налетова, Т. Ю. Ткаченко. – Тольятти, 2005. - С. 42
- <sup>124</sup> Фролов, Н.Р. В Жигулях на перевале века: Записки журналиста./ Н.Р. Фролов – Куйбышев: Кн. изд-во, 1990. - С. 94.
- <sup>125</sup> Адаевская, Т. И. Влияние социальных факторов на формирование городской среды/ Т.И. Адаевская // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. - 2007. - Т. 1. - № 5. - С. 157-161.
- <sup>126</sup> Ерофеев, В. Гигант советской энергетики/В. Ерофеев //Волжская коммуна. 20.08. 2010
- <sup>127</sup> Управление по делам архивов мэрии г.о. Тольятти. Ф. Р.18. Управление строительства «Куйбышевгидрострой». Оп. 1. Д. 87. Л. 142.
- <sup>128</sup> Энергетическое строительство: сб. посвящен строительству Куйбышевской гидроэлектростанции. Вып. 5 / М-во электростанций СССР. Технич. упр.; отв. ред. В. С. Эристов. - М.Л. :Госэнергоиздат, 1958. - С. 23.

- <sup>129</sup> Управление по делам архивов мэрии г.о. Тольятти. Ф.Р.18. Управление строительства «Куйбышевгидрострой». Оп. 1. Д. 62. Л. 51.
- <sup>130</sup> Там же. Д. 71. Л. 103.
- <sup>131</sup> Ерофеев, В. Газопровод родом из Поволжья/ В. Ерофеев// Самарская губернская культура. - Режим доступа: <http://gubernya63.ru/dostoprimechatelnosti/madein/gazoprovod-rodom-iz-povolzhja.html> - Загл. с экрана (дата обращения: 02.06.2018)
- <sup>132</sup> Овсянников, В. А. Ставрополь – Тольятти: страницы истории : ч. 2 : Дела и люди./В.А. Овсянников. - Тольятти : Современник, 1999.- С. 58
- <sup>133</sup> Там же.- С. 60
- <sup>134</sup> Там же. С.60
- <sup>135</sup> Мельник, С. Г. Строительство ГЭС и перенос города/ С.Г. Мельник. - Режим доступа: <http://tlgorod.ru/history/?history=172&page=2&theme=13> – загл с экрана. (дата обращения: 02.06.2018)
- <sup>136</sup> Speshka. 2011. 6 октября.
- <sup>137</sup> Управление по делам архивов мэрии г.о. Тольятти. Ф. Р. 18. Управление строительства «Куйбышевгидрострой». Оп. 1. Д 71. Л. 81.
- <sup>138</sup> Тольятти. Историко-экономический очерк. - Куйбышев: Кн. изд-во, 1967. - С.78
- <sup>139</sup> Управление по делам архивов мэрии г.о. Тольятти. Ф. Р. -18. Управление строительства «Куйбышевгидрострой».Оп. 1. Д. 58. Лл. 8 – 10. Д. 102. Л. 8.
- <sup>140</sup> ГБУСО ЦГАСО Ф. 2558. Самарский областной совет народных депутатов (1937 – 1993) Оп. 6. Д. 289. Л.78
- <sup>141</sup> Ставрополь-на-Волге и его окрестности в воспоминаниях и документах. – Тольятти : Наследие, 2004. - С. 45
- <sup>142</sup> Там же. - С.46
- <sup>143</sup> Управление по делам архивов мэрии г.о. Тольятти. Ф. 18. Управление строительства «Куйбышевгидрострой». Оп.1. Д.39. Л.105

- <sup>144</sup> Ставрополь-на-Волге и его окрестности в воспоминаниях и документах. – Тольятти: Наследие, 2004. - С. 48
- <sup>145</sup> Ерофеев, В. Как генерал Комзин строил Волжскую ГЭС/ В. Ерофеев // Волжская Коммуна. 16.07.2015.
- <sup>146</sup> Управление по делам архивов мэрии г.о. Тольятти. Ф. Р.18. Управление строительства «Куйбышевгидрострой». Оп.1. Д.47. Л.23
- <sup>147</sup> Там же. Л.16
- <sup>148</sup> Там же. Л.24
- <sup>149</sup> Энергетическое строительство: сб. посвящен строительству Куйбышев. гидроэлектростанции. Вып. 5 / М-во электростанций СССР. Технич. упр.; отв. ред. В. С. Эристов. - М.Л. :Госэнергоиздат, 1958. - С.45
- <sup>150</sup> Управление по делам архивов мэрии г.о. Тольятти. Ф. Р.18. Управление строительства «Куйбышевгидрострой». Оп. 1. Д.89. Л.6
- <sup>151</sup> Там же.
- <sup>152</sup> Там же. Л.7
- <sup>153</sup> Управление по делам архивов мэрии г.о. Тольятти. Ф. Р. - 318. Управление строительства Куйбышевской гидроэлектростанции Министерства внутренних дел СССР. Оп.1. Д.46. Л.7
- <sup>154</sup> Управление по делам архивов мэрии г.о. Тольятти. Ф. Р – 318. Управление строительства Куйбышевской гидроэлектростанции Министерства внутренних дел СССР. Оп.1. Д.470. Л.42
- <sup>155</sup> Там же. Л.5

## Список использованной литературы и (или) источников

### *Источники*

#### *Архивные источники*

1. *Государственный архив Российской Федерации*  
Ф. Р. - 9414. Главное управление мест заключения Министерства внутренних дел СССР
2. *Российский государственный архив экономики*  
Ф. 339. Государственный Комитет Совета Министров СССР по делам строительства (Госстрой СССР).
3. *Государственное бюджетное учреждение Самарской области «Центральный государственный архив Самарской области»*  
Ф. Р - 4249. Главное управление архитектуры и градостроительства департамента по строительству, архитектуре, жилищно-коммунальному и дорожному хозяйству администрации Самарской области (1944 – 1994)  
Ф. Р - 2558. Самарский областной совет народных депутатов (1937 – 1993)  
Ф. Р - 1677. Редакция газеты «Строитель гидроузла» – орган политотдела строительства Куйбышевского гидроузла, стройкома и управления Самарского исправительно-трудового лагеря НКВД
4. *Федеральное казенное учреждение «Российский государственный архив в г. Самаре»*  
Ф. Р-249. Энергетический институт им. Кржижановского
5. *Управление по делам архивов администрации г. о. Тольятти.*  
Ф. Р-17. Главное управление архитектуры и градостроительства исполнительного комитета Тольяттинского городского Совета народных депутатов Куйбышевской области 1952 – 1989 гг.  
Ф. Р-18. Производственное ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени строительно-монтажное объединение «Куйбышевгидрострой»

(ПСМО КГС) Российского Государственного строительно-промышленного концерна по строительству в южных районах «Росюгстрой» 1949 – 1993 гг.  
Ф. Р – 318. Управление строительства Куйбышевской гидроэлектростанции  
Министерства внутренних дел СССР

*Нормативно-правовые источники*

6. Директивы КПСС и Советского правительства по хозяйственным вопросам. – Т. 4. – М., 1958. – 589с
7. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. – Т. 4. – М., 1968. – 896с

*Делопроизводственные источники*

8. Волжская ГЭС им. Ленина: технический отчет о проектировании и строительстве Волжской ГЭС имени В.И. Ленина, 1950-1958 гг. - М.; Л.: Государственное энергетическое издательство, 1963. Т.1. – 56с

*Статистические источники*

9. Кокурин, А., Моруков, Ю. Архив. ГУЛАГ: структура и кадры/ А. Кокурин, Ю. Моруков// Свободная мысль XXI. - 2001. - № 3. - С.111-128

*Периодическая печать*

10. Газета «Волжская коммуна», 1950– 2015 гг.

*Источники личного происхождения*

11. Де лос Льянос Мас Вирхилио Ты помнишь tovarish? Из архива одного из детей вывезенных в СССР во время гражданской войны в Испании. Пер. с исп./ Де лос Льянос Мас Вирхилио.- М., 2008. – 125с
12. Комзин, И.В. Я верю в мечту./ И.В. Комзин. - М.: Политическая литература, 1973. -258с
13. Паренский, А. Т. Судьба моя – Тольятти: Записки председателя горсовета./ А.Т. Паренский – Тольятти: изд-во Фонда «Развитие через образование», 1997. – 192с.
14. Политические репрессии в Ставрополе на Волге в 1920-е -1950-е гг. / Сост. Нияз Ялымов - Тольятти: Центр информационных технологий, 2005. – 256с
15. Фролов, Н.Р. В Жигулях на перевале века: Записки журналиста./ Н.Р. Фролов – Куйбышев: Кн. изд-во, 1990. – 256с
16. Интервью с М.П. Колесниковой (1930 г.р.) жительницей г. Тольятти, которая принимала участие в строительстве Волжской ГЭС.
17. Интервью с А.В. Колесниковым (1930 г.р.) жителем г. Тольятти, строителем Волжской ГЭС.

*Литература*

18. Speshka. 2011. 6 октября.
19. Адаевская, Т. И. Влияние социальных факторов на формирование городской среды/ Т.И. Адаевская // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. - 2007. - Т. 1. - № 5. - С. 157-161.
20. Белла, Ф. Тольятти. Рождение нового города: Популярное издание / Пер. с фр. Ю. Горбунов./ Ф. Белла. - Екатеринбург: TATLIN, 2014. – 256с
21. Бочаров, Ю.П., Кудрявцев, О.К. Планировочная структура современного города./ Ю.П. Бочаров. - М.: Стройиздат, 1972. – 256с

- 22.Бромлей, Н.Я. Уровень жизни в СССР (1950 - 1965)/ Н.Я. Бромлей // Вопросы истории. - 1966. - № 7. - С. 12
- 23.Бурдин, Е.А. Волжская Атлантида: трагедия великой реки./ Е.А. Бурдин-Ульяновск. 2008. - 178с
- 24.Бурдин, Е.А. Кунеевский ИТЛ: проблема использования принудительного труда на строительстве Куйбышевского гидроузла. 1949-1958 гг./ Е.А. Бурдин // Вестник архивиста. - 2011. - № 4. - С. 167-181
- 25.Великая стройка на Волге. – Куйбышев. Кн. изд-во, 1955. – 128с
- 26.Вижу Ставрополь у Волги. - Тольятти: изд-во, 2014. – 258с
- 27.Власов, С.А. Жилищное строительство на Дальнем Востоке в 1946 – 1991 гг.: исторический опыт, роль в решении жилищной проблемы и социальном развитии. Дисс .докт. ист. наук./ С.А. Власов. - Иркутск. 2014. - 258с
- 28.Выставочные ансамбли СССР. 1920 – 1930-е гг.: Материалы и документы / Отв. ред. В.П. Толстой. М.: Галарт, 2006. - 589с
- 29.Гидротехнические сооружения на реке Волге / П.А. Гарибин, А.Б. Мошков, В.В. Немчинов. - СПб: Изд-во СПбГТУ, 1996. - 278с
- 30.Ермаков, Ю.В. Куйбышевгидрострою 30 лет./ Ю.В. Ермаков. - Тольятти, 1980. – 278с
- 31.Ерофеев, В. Газопровод родом из Поволжья/ В. Ермаков// Самарская губернская культура. - Режим доступа: <http://gubernya63.ru/dostoprimechatelnosti/madein/gazoprovod-rodom-iz-povolzhja.html> - Загл. с экрана (дата обращения: 02.06.2018)
- 32.Жилкин, С.Ф. Стратегическое городское планирование./ С.Ф. Жилкин – Самара: ООО НВФ «СМС», Самарская государственная архитектурно-строительная академия, 2001. - 289с
- 33.Исторические хроники Ставрополя – Тольятти / О. Г. Горишная, Е. Л. Налетова, Т. Ю. Ткаченко. – Тольятти, 2005. – 289с
- 34.Коблаевский, В.Л. Жилищное строительство в пятой пятилетке./ В.Л. Коблаевский М. 1954. – 230с

35. Красовский, В.Э. Хронологический перечень событий Симбирской губернии. 1372 – 1901./ В.Э. Красовский. - Симбирск, 1901. – 125с. Режим доступа: <http://simlib.ru/handle/123456789/575> - загл. с экрана (02.06.2018)
36. Мельник, С. Г. Строительство ГЭС и перенос города./ С.Г. Мельник - Режим доступа: <http://tltgorod.ru/history/?history=172&page=2&theme=13> – загл с экрана. (дата обращения: 02.06.2018)
37. Мельник, С.Г. Созидатели: строительный комплекс Ставрополя/ С.Г. Мельник – Тольятти. 1950-2000. Тольятти: Этажи – М, 2003. -289с
38. Облонков, Н. Город Тольятти. Историко-экономический очерк./ Н. Облонков – Куйбышев: Куйбышевское книжное издательство, 1975. – 189с.
39. Овсянников, В. А. Ставрополь – Тольятти : страницы истории : ч. 2 : Дела и люди./ В.А. Овсянников. - Тольятти: Современник, 1999.- 245с
40. Остапец – Свешников, А.А. Гидростроевцы. Повесть о былой молодости./ А.А. Остапец – Свешников. - Самара, 2004. – 189с
41. Паренский, А.Т. Подвижники – созидатели: Очерки о знатных земляках./ А.Т. Паренский – Самара: изд-во Самар. гос. экон. академии, 2003. -168 с
42. Постоногов, Ю.И. Память в металле и камне./ Ю.И. Постоногов. - Самара: СГПУ, 2000. – 258с
43. Прохоренко, И.А. Жилищно-гражданское строительство в период возведения Волжской ГЭС им. В.И. Ленина (1950-1958гг.)/ И.А. Прохоренко// История ОАО «АВТОВАЗ»: уроки, проблемы, современность: Материалы I Всероссийской научной конференции 26-27 ноября 2003г (отв. Ред. Лившиц А.Э., Нахамнович П.А.). – Тольятти: издание ОАО «АВТОВАЗ», 2003.- С. 176-178
44. Прохоренко, И.А. Строительство Волжской ГЭС им В.И. Ленина и создание экономической инфраструктуры г. Ставрополя (Тольятти)/ И.А. Прохоренко// Вестник Самарской гуманитарной экономической академии. Специальный выпуск «Проблемы экономической истории России и ее

- регионов: современный взгляд». - Самара, Самарская государственная экономическая академия, 2003. - С.215-218.
45. Система исправительно-трудовых лагерей в СССР: 1923–1960: справочник / Сост. М.Б. Смирнов; под ред. Н.Г. Охотина, А.Б. Рогинского; общество «Мемориал»; ГАРФ. - М.: Звенья, 1998. – 589с
46. Соколов, А.К. Тяжелникова, В.С. Курс советской истории. 1941 - 1991./ А.К. Соколов. - М., 1999. - 458с
47. Солодилов, М.В. Формирование системы достопримечательных мест на базе историко-архитектурного наследия г. Тольятти/ М.В. Солодилов// Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. - 2012 . - № 2 (30). - С. 30-36
48. Ставрополь-на-Волге и его окрестности в воспоминаниях и документах. – Тольятти: Наследие, 2004. – 245с
49. Сталинские стройки ГУЛАГа. 1930–1953 / ред. А. Н. Яковлев; сост.: А. И. Кокурин, Ю. Н. Моруков. - М., 2005. – 689с
50. Сухова, О.А. Десять мифов крестьянского сознания: очерки истории социальной психологии и менталитета русского крестьянства (конец XIX-XX в.) по материалам Верхнего Поволжья/ О.А. Сухова – М.: РОССПЭН, 2008. – 679 с.
51. Теняева, Т.П. Музей истории Куйбышевгидростроя./ Т.П. Теняева – Самара: Издательство Книга, 2008. – 288 с.
52. Тольятти. Историко-экономический очерк. - Куйбышев: Кн. изд-во, 1967. - 589с
53. Энергетическое строительство: сб. посвящен строительству Куйбышев. гидроэлектростанции. Вып. 5 / М-во электростанций СССР. Технич. упр.; отв. ред. В. С. Эристов. - М.Л. :Госэнергоиздат, 1958. – 248с

## Приложение

Приложение 1

**Данные о жилищном строительстве в 1951 году (кол-во объектов,  
кв.м)[112]**

Наименование вида жилых домов	Ставропольск ий район		Комсомольский район		Жигулевский район		Итого	
	Кол-во	Жилая площадь кв.м	Кол-во	Жилая площадь кв.м	Кол-во	Жилая площадь кв.м	Кол-во	Жилая площадь кв.м
Брусчатые	9	2205	-	-	-	-	9	2205
Коттеджи	9	795	-	-	-	-	9	795
Индивидуальные	56	2016	-	-	7	386	63	2403
8- квартирные, одноэтажные	-	-	5	1135	-	-	5	1135
Финские	-	-	1	50	-	-	1	50
Общежитие на 57 чел.	-	-	4	920	-	-	4	920
<b>По ВСО</b>								
Казармы по 112 чел.	2	1276	-	-	-	-	2	1276
Казармы ВСО и надзор состава	-	-	6	2880	-	-	6	2880
<b>Итого</b>	<b>12</b>	<b>7800</b>	<b>34</b>	<b>146</b>	<b>10</b>	<b>9068</b>	<b>56</b>	<b>31548</b>

**Волжская ГЭС имени Ленина (ныне Жигулевская ГЭС) была построена в рекордно короткие сроки с 1950 по 1957 гг.**



**Верхние шлюзы, строящийся элеватор и Комсомольский район, который первоначально назывался Кунеевка, по названию бывшей на этом месте деревни**



Для празднования успешного завершения строительства Волжской ГЭС 9 августа 1958 года в Ставрополь прибыл Н. Хрущев с правительственной делегацией



Строительство поселка Шлюзовой



**Строительство Нового Ставрополя (ныне Центральный район)****Стадион «Труд» и площадь Свободы (50-е годы XX века)**

**Благоустройство Нового Ставрополя (Центральный парк)****Площадь Свободы (50-е годы XX века)**

**Клуб «Гидростроитель» в Портпосёлке, 1950-е гг.****Посёлок Комсомольский, 1950-е гг.**