

УДК 94(571.1):656.22"196/198"

ФИРМЕННЫЕ ПОЕЗДА В ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В 1960-Х – 1980-Х ГГ.*С. Е. Мишенин***NAMED TRAINS IN WESTERN SIBERIA IN THE 1960s –1980s***S. E. Mishenin*

Статья посвящена становлению и объяснению сущности такого явления, как фирменные поезда. Статья раскрывает причины и пути их формирования, доминирующие маршруты, виды, количественные показатели и логику развития. В их практике отразились новые возможности системы, в которых переплетались как технические достижения, так и возможности общественных начал строя. Автор стремился к диалектическому раскрытию этого явления: и как одного из частных средств достижения концептуальных черт социального идеала, и как неосуществимости этой цели в конкретных исторических условиях.

The paper is devoted to the formation of named trains and to the explanation of the essence of this phenomenon. The author reveals the reasons and ways of their formation, the dominating routes, types, quantitative indices and logics of development. The creation of named trains reflected new possibilities of the system in which both technical achievements, and possibilities of the public beginnings intertwined. The author aspired for a dialectic definition of this phenomenon: both as a particular means of achieving conceptual lines of the social ideal, and as the impossibility of this goal under specific historic conditions.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, фирменный поезд, повышенная комфортность, пассажиры, пассажирские перевозки, купейные вагоны, плацкартные вагоны, прицепной вагон.

Keywords: railway transport, named train, increased comfort, passengers, passenger traffic, compartment cars, couchette cars, hook-on car.

Крах СССР – одно из базовых событий XX века. Историческая наука еще не смогла сформулировать все многообразные факторы, приведшие к этому эпилогу. По убеждению автора, они коснулись практически всех сторон жизни советского общества. Одним из них являются пассажирские перевозки. Они тоже сыграли свою роль, как в укреплении, так и в развале системы. Этот вопрос пока не обсуждался. А между тем его тоже не следует обходить молчанием.

Во второй половине XX века рост благосостояния населения стал приобретать все большую актуальность. Причиной этому стал феномен «революции в доходах», который коснулся развитых стран. СССР, который не без основания претендовал на место среди этих стран, не мог оставаться в стороне от этого процесса. Показателем возросшего благосостояния в области перевозки пассажиров в СССР на дальние расстояния стали т. н. «фирменные» поезда, т. е. поезда повышенной комфортности.

Советский вариант «революции в доходах» – достаточно спорный тезис, но использование его позволяет объяснить внутренние процессы в позднем советском обществе. Это явление коснулось многих областей общественной жизни. Не прошло оно и мимо железнодорожного транспорта. Одним из проявлений стало многообразие видов пассажирских поездов и вагонов (в сравнении с первой половиной XX века).

В отечественной историографии наработан достаточный комплекс работ по истории железнодорожного транспорта. Они касаются как истории всего железнодорожного транспорта СССР [22; 23; 27; 28], так и его подразделений в Западной Сибири [4; 6; 19; 31; 52]. В них был дан общий очерк истории

железнодорожного транспорта в целом, и в регионе, в частности. Логически группа обобщающих работ завершается выходом в конце первого десятилетия XXI века 3-х томной «Исторической энциклопедии Сибири» (2009 г.). В ней с учетом новейших разработок был подведен итог уже многовековой работы исследователей по истории региона.

Как и полагается работам такого рода, в них дается самый общий очерк содержания понятий и тенденций развития. В их число такая достаточно частная тема, как виды пассажирских составов, не вошла, а без такой детализации материал остается не полным.

Учебная и специальная справочная, техническая и технологическая литература уже дала классификацию устройство этих вагонов. Однако историческое объяснение этого феномена раскрыто еще недостаточно. К тому же сюжеты, связанные с этим вопросом, оказались рассредоточенными в разных опубликованных и не опубликованных источниках, в основном нормативного и справочного характера.

Автор статьи уже обращался к некоторым вопросам комфортности пассажира в зоне железных дорог Западной Сибири. В частности, уже были изложены сюжеты о браках в работе пассажирского железнодорожного транспорта [32].

Цель статьи состоит в том, чтобы показать этот сюжет в плане проявления «революции в доходах» в СССР и влияния этого явления на прочность советской системы.

Методологической основой разработки этой темы послужили методы структурного и функционального анализа, принципы историзма, детерминизма и поведенческого подхода.

Особенность архивных источников в том, что специальных фондов структур промышленного транспорта в западносибирских архивах не формировалось. Документы оказались рассредоточенными по разным фондам (прежде всего, Кемеровского, Новосибирского, Омского обкомов КПСС, Западно-Сибирской и Кемеровской железных дорог). Они представлены, главным образом, справками.

Разнообразный комплекс архивных источников дополняются материалами в центральной отраслевой и местной периодической печати. Статьи, подчас размещаемые в тематических рубриках, фактически и эмоционально уточняют положение пассажиров и пассажирские перевозки.

Анализ материала позволил следующим образом выстроить логику изложения темы.

Отличительной чертой второй половины XX века было учреждение многих видов пассажирских составов – появление их – свойство НТР и следствие «революции в доходах». Пассажиропоток в Западной Сибири в 1965 – 1990 гг. неуклонно нарастал. Если в начале исследуемого периода численность отправленных пассажиров находилась в среднем в год около 30 млн человек, то к концу этот показатель превысил 150 млн человек [24, с. 74; 25, с. 59; 26, с. 60; 29, с. 152; 30, с. 229; 33, с. 93; 47, с. 62; 48, с. 585; 54, с. 30], увеличившись более, чем в 5 раз.

Это стало возможным благодаря государственной тарифной и ценовой политике. Цены на билеты общие и с учетом качества пассажирского места в общем, плацкартном и купейном вагонах позволяли реализовывать широкие возможности лиц с разными доходами.

Такая политика органично дополнялась широкой сетью распространения билетов, что делало их потенциально доступными. Спрос на билеты в сезон желательных отпусков значительно превышал предложение, создавал феномен очереди. Обычно составы шли на предельной загрузке.

Углубление социальной политики сделало возможным по сравнению с первыми послевоенными пятилетиями значительно дифференцировать пассажирские составы по видам провоза пассажиров и степени комфортности следования в них.

В обычном пассажирском составе следовало до 500 человек [20, с. 3]. Типовой скорый поезд дальнего сообщения строился по следующей схеме: локомотив, 9 спальных вагонов и один вагон-ресторан. Предусматривался вариант нескольких прицепных вагонов в попутном направлении. Из локомотивов обычно использовались электровозы серии ЧС2 и ЧС3, ВЛ23 и ВЛ60, тепловозы серии ТЭП60. Все они были рассчитаны на общий вес состава в 1100 т [16, л. 11 об, 13 об; 17, л. 10 об, 13 об, 31 об, 43, 52 об, 56 об, 57, 65].

Рост пассажирооборота заставил подумать о вместимости поезда и параллельном росте комфортности обслуживания пассажира на всех этапах его контакта с железной дорогой. Длина или состав поезда не были постоянными. Длина обычного пассажирского состава за 1965 – 1966 гг. увеличилась с 12

до 15 вагонов, а поезда Томск – Андижан – до 17 вагонов. Плюс томские пассажиры получили дополнительные вагоны прямого сообщения на Абакан, Хабаровск [44, с. 2]. Длина или состав поезда не были постоянными. В 1975 г. он составлял 9 вагонов [7, с. 3]. Обычные составы пассажирских вагонов в конце 1970-х гг. составляли 16 – 18 вагонов [1, с. 2]. А в 1987 г. – 18 вагонов. При этом в новогодние праздники протяженность пассажирских составов доходила до 20 вагонов [7, с. 3].

С 1960-х гг., особенно в рамках реформы 1965 г., началась активная работа по повышению качества услуг на пассажирском транспорте. В первую очередь изменения коснулись крупных административных центров, а в них – центральных (городских и главных) вокзалов, а также новой формы пассажирских поездов – фирменных. Их признаками стали повышенные требования к оформлению, обеспечению материалами, а потому – повышенным комфортом.

Идея создания фирменных поездов возникла в 1964 г. Первоначально они формировались на маршрутах от областных центров или иных крупных городов до столицы СССР – г. Москва. Особенность следования поезда – высокая для того времени скорость (предельная для пассажирских поездов) и минимальное количество остановок, на которых он не стоял больше 12 минут [49, с. 2 – 4], а также повышенная комфортность.

В Западной Сибири первый такой поезд был сформирован в 1965 г. Это – поезд «Новосибирск – Москва». Ежедневно отходил от станции Новосибирск-Главный [3, с. 1]. Он получил имя «Сибиряк». В организации ее работы отличилась бригада проводников из Новосибирского резерва [15, л. 53]. Его первый рейс начался 12 июня 1965 г. [34, с. 305].

В 1967 г. к списку фирменных поездов в Западной Сибири прибавились «Алтай» (от станции Барнаул) [53, с. 17], в 1968 г. «Пионер Алтая» [10, л. 168]. В 1968 г. был организован фирменный поезд «Обское море» [8, л. 42].

Такой поезд был сформирован на Тюменском отделении Свердловской железной дороги. Два таких поезда были образованы на Омском отделении («Иртыш» 1968 г. [9, л. 88] и «Омич» [43, с. 7]), и три на кузбасских отделениях: «Томич», «Кузбасс» и «Новокузнецк – Москва» [5, с. 4].

1977 г. считается годом рождения фирменного поезда «Кузбасс» на маршруте Кемерово – Москва [11, л. 170] (маршрут № 29/30). Но курсировать он начал с 1 апреля 1978 г. по пути, 40 % которого было электрифицировано. Для него было выделено 6 составов с комбинированным отоплением [13, л. 8 – 9]. В 1980 г. на Кемеровской железной дороге формировали 2 фирменных поезда: «Кузбасс» и «Томич». (10 составов), 12 поездов дальнего следования (60 поездов), 9 поездов местного сообщения, прицепные вагоны по десяти направлениям [14, л. 16].

До середины 1980-х гг. в Западной Сибири фирменные поезда формировались в областных центрах. В 1984 г. (по другим данным в 1988 г. [18, л. 1]) на-

чалось движение фирменного поезда «Новокузнецк – Москва» (в количестве 7 составов) [12, л. 82, 84]. С 1987 г. по маршруту Новосибирск – Карасук начал курсировать фирменный поезд Новосибирск – Карасук. Это был один из первых в СССР фирменных поездов местного сообщения. Организатором стало вагонное депо Новосибирск. В 1988 г. фирменным стал поезд «Предгорье», следовавший по маршруту Бийск – Барнаул [45, с. 1]. 21 марта 1989 г. поезд № 603 отбыл в Новосибирск как фирменный [21, с. 3]. Картину дополняли фирменные поезда «Обь», «Новосибирск – Адлер», «Омск – Новосибирск» [2, с. 20] и т. д.

В СССР быстро сформировались доминирующие маршруты фирменных составов. 57 из них ежедневно отправлялись в Москву из Красноярского, Приморского и Алтайского краев и 54 областных центров РСФСР и других союзных республик. «Вторым центром притяжения» фирменных поездов был Ленинград – туда направлялось 12 составов (но из Западной Сибири – ни одного). Основное число поездов обращалось в европейской части СССР [46, с. 20 – 21].

На Кемеровской железной дороге действовало 7 таких поездов, на Западно-сибирской – 8, на Свердловской – 12. Притом в 1989 г. на Западно-Сибирской дороге при плане 2 не был сформирован ни один фирменный поезд, а на Кемеровской – при плане 3 сформировали 4 таких поезда. На 1 января 1990 г. в сети железных дорог СССР работало уже 276 фирменных поездов. Из них 34 таких поезда было сформировано в 1989 г. или 12,32 % от общего состава сети [51, с. 673].

Средняя маршрутная скорость движения всех фирменных поездов превышала 58 км/час. Это было на 17 % выше, чем у пассажирских дальнего следования. У международных фирменных поездов она превышала только на 15 %. Среднесуточный пробег вагонов фирменных поездов составлял около 960 км при электрической и 880 км при тепловозной тяге [53, с. 21 – 22].

Сокращение времени в пути достигалось не только за счет более высокой скорости движения, но и за счет исключения из числа промежуточных остановок на многих станциях (на них останавливались т. н. «пассажирские» поезда, следовавшие тем же курсом).

Отличие касалось оформления внешнего облика вагона и состава – цвет, наименование. Большим разнообразием отличалось оформление интерьера вагона (коврики и дорожки, «фирменные» знаки на постельном белье, посуде, салфетках, на стенах – фотографии в рамках, показывающие виды города, в котором формировался поезд). Летом в вагонах в тридцатиградусную жару применялся кондиционированный воздух.

В сравнении с обычными вагонами пассажиров должна была в пути сопровождать чистота, занавески на окнах, белизна занавесок, скатертей, сверкающий никель, постоянное наличие питьевой воды в специализированном кране вагона, постоянная (кро-

ме ночного времени) работа внутреннего (на поезде) радиозула. Около каждого пассажирского места – вешалка для верхнего платья, зажимы для сохранения складки брюк. Розетка для электрической бритвы, лампы, регуляторы громкости радио, кнопки вызова проводника.

К услугам пассажиров могла быть предоставлена поездная библиотечка на общественных началах, продажа пассажирам текущей периодики, некоторых предметов путевого быта и т. д. На станциях закупались газеты и журналы, их реализовывали в пути следования пассажирам [53, с. 17; 55, с. 1].

Важным признаком комфортности перевозки было наличие купейного вагона. К концу 1980-х гг. в СССР действовала примерно такая схема наличия купейных вагонов: в составе международного поезда их было 60 %, в скорых дальних поездах сети дорог СССР их удельный вес 43 % [46, с. 21].

Средний состав фирменного поезда обычно был равен 19 вагонам, в то время как в обычном пассажирском поезде дальнего следования их было только 16. Из них 1 – 2 были спальными вагонами люкс, несколько международных вагонов или вагонов РИЦ, 3 % состава составляли почтовые и 1 % – багажные вагоны. Вагоны-рестораны входили в составы, работающих на дальних маршрутах. Все фирменные поезда сети дорог СССР составляли 15 % общего числа дальних поездов, 3,3 % общего числа пассажирских поездов [46, с. 21 – 22].

Однако реализовывались эти качества не столь уж успешно. До настоящего времени этот сюжет принадлежит к одним из наименее изученных сюжетов в отечественной историографии. Цель статьи состоит в том, чтобы доказать, что советская железнодорожная система развивалась в русле роста благосостояния. Одним из элементов этой деятельности стало использование фирменных поездов.

Логику истории фирменного сообщения можно проследить на поезде «Томич» (от станции Томск), сформированного в 1968 г. [5, с. 4]. Появлению его предшествовала определенная подготовительная работа. Она включала в себя реконструкцию вагонного депо Томск, которая предусматривала монтаж нового оборудования, комплектацию как вагонов, так и состава поездных бригад [36, л. 96]. В частности, было сформировано 3 состава поезда из 53 вагонов, определены источники их получения. Почти 1/5 их составляли новые вагоны: 10 купейных производства ГДР и 3 – отечественного производства, с завода из г. Калинин. Остальные вагоны были взяты из уже эксплуатируемого парка вагонных депо Новосибирска и Томска.

Для художественного внешнего и внутреннего оформления вагонов, выбор образца посадочных документов был образован специальный художественный совет. В соответствии с его решениями вагоны были (если это требовалось) отремонтированы (в частности, 4 вагона-ресторана в г. Улан-Удэ) и покрашены. Притом обновление парка продолжалось до выхода на маршрут: число новых вагонов с 10 возросло к моменту начала эксплуатации до 31;

доминирующим их цветом стал вишневым [35, л. 51 – 53].

Когда начали формировать фирменный поезд «Томич» (а это было в 1969 г.), туда направлялись хорошие вагоны – 20 вагонов прямо с завода. Из них 5 были купейными, а 15 – плацкартными. Было закуплено нового постельного белья на сумму 184 тыс. рублей, чая и кондитерских изделий – на сумму 12,5 тыс. рублей, сувениров – 6,5 тыс. рублей [39, л. 6, 11].

Добились регулярной обмывки кузовов поезда после рейса [38, л. 66, 68]. Типография г. Томска изготовила полный блок всех сопроводительных документов (посадочные талоны, расписания движения, 200 экземпляров пейзажей городов для внутреннего оформления поезда). Для внутренних радио разработали текст сообщения о знаменательных датах и исторических событиях, характеризующих область и ее областной центр, музыкальную передачу на 40 минут. Заказы на изготовление постельного белья и фирменной одежды выполняли фабрики «Сибирячка» и объединение «Томскодежда» г. Томска.

Специальное решение потребовалось для организации питания в поезде. Решение нашли в заключении договоров на обслуживание вагонов-ресторанов фирменного поезда на базах треста «Вагон-ресторанов» в Омске, Свердловске и Москве. Посуда этих вагонов была украшена фирменной маркой «Томич». Таким вагонов было 4, в них работало 30 человек [35, л. 51 – 53]. Были приняты меры по обеспечению составов поезда «Томич» кондитерскими изделиями томских предприятий. В Томской области работали над улучшением внешнего вида железнодорожных пассажирских вагонов. В 1968 г. были перекрашены все 3 состава фирменного поезда «Томич». Первое время в фирменных поездах обновляли и пополняли библиотечки. В каждом поезде «Томич» были установлены антенны УКВ [37, л. 66, 68, 96, 101]. Для работы проводниками Томский горком ВЛКСМ направил в депо 59 комсомольцев. Были организованы специальные курсы по подготовке к работе проводников [35, л. 51 – 53].

Большие объемы постельного белья и другого мягкого инвентаря, малые мощности городских прачечных заставили построить прачечную в Тайге в 1967 г. Положительный опыт наработала бригада фирменного поезда «Томич», возглавляемая Р. Т. Киселевым. Это было отражено в специальном бюллетене. Помимо бригады Р. Т. Киселева документы называли бригады Б. Д. Желудкова. Первый опыт работы фирменных поездов станции Томск продемонстрировал неоспоримые преимущества: уже за первый год сократилось до 1 количество предъявляемых жалоб при росте числа благодарностей (с 493 в 1967 г. до 1154 в 1968 г.) [37, л. 66, 68, 70, 96].

Но уже к осени 1977 г. фирменный поезд «Томич» свои позиции сдал. Причины: ослабление материальной базы – инвентарь в вагонах пришел в негодность, а средств для его замены отпускалось недостаточно. Поэтому дорожки в вагонах пришли в негодность и т. д. А уюта из старых и потрепанных

вещей практически не создать. Частично это компенсировали проводники – из своих домов несли инвентарь для уборки помещений. Но всего этого было недостаточно [40, л. 83]. Сравнение «Томича» с другими фирменными поездами в регионе, например, с поездами «Сибиряк» и «Южный Урал», было не его в пользу [42, л. 8]. Фирменный поезд «Томич» уже в 1977 г. мало чем отличался от обычного поезда [50, с. 2]. Такая участь была у многих фирменных поездов.

Главными причинами ухудшения положения были дефицит политической и хозяйственной воли, дефицит делового внимания к нуждам поезда, невнимание к качеству в области обслуживания в советской системе в целом. Только один пример: в апреле 1982 г. в поездах «Томич» 90 % вагонов (а их уже стало 52) эксплуатировалось 8 – 13 лет (при норме эксплуатации не свыше 10 лет). Соответственно, ухудшилось оформление внутренних интерьеров и внешнего вида вагонов, снизилось качество сервиса обслуживания пассажиров и трудовая дисциплина [41, л. 53; 42, л. 8].

Однако была другая причина: все предыдущие факторы можно было значительно минимизировать, если бы включить «рыночные механизмы»: поднять плату за билеты, зарплату поездным бригадам, вести конкурс (конкуренцию) на рабочее место, тендерные торги на приобретение всех элементов материальной базы и т. п. Но это означало крушение самой системы. Поэтому она (эта система) пошла по уже известному пути.

Еще одной причиной было то, что такие поезда создавались по принципу «всем миром» – участвовали многие службы, многое за счет других служб. Но отвечать за эксплуатацию пришлось одной службе – службе пассажирского движения. В условиях слабеющей административной системы и отсутствия рыночного регулирования она переставала справляться со своими обязанностями.

Итак, в последние десятилетия Советской власти была найдена новая форма повышения комфортности пассажира в поезде – фирменные поезда. В принципе она подтвердила практику досоветского периода, когда существовала классность вагонов, а, следовательно, и мест, но все поезда шли с обычной скоростью. С образованием с середины 1960-х гг. фирменных поездов (т. е. нового высшего эталона комфортности) появился путь повышения среднего уровня качества пассажирских перевозок. Притом в комфортных поездах были вагоны и купейные, и плацкартные. Факторы приобретения билетов в них были разные: от уровня доходов потенциального пассажира до индивидуального выбора времени приобретения билетов. Подчас играли проблемы моральных установок, развитие «теневых» связей. К тому же дороги и региональные власти получили возможность по мере подготовки и согласования с союзными органами власти переводить на уровень фирменных новые маршруты.

В силу ослабления требовательности в последние десятилетия Советской власти, недостаточной

дифференциации в оплате особая комфортность достигалась усилиями многих структур, не всегда удавалось ее поддерживать на протяжении длительного периода. В контексте общего ослабления системы

это не могло не порождать степень сомнения в конкретном устройстве общества. Наряду с другими факторами это стало одной из причин его распада.

Литература

1. Вартаньян Г. Сколько профессий у проводника? // Гудок: Орган Министерства путей сообщения СССР. 1977. 20 нояб. / Читатель продолжает разговор.
2. Васильев В. Т. Пассажирский комплекс дороги // Железнодорожный транспорт: ежемесячный технико-экономический журнал, орган МПС СССР. 1996. № 10.
3. Васильев В. «Сибиряк» с эмблемой ССО // Молодость Сибири: Орган Новосибирского обкома ВЛКСМ. 1983. 6 авг. / Завтра – День железнодорожника.
4. Агеева И. А., Баянова Л. И., Ваулин Г. В. [и др.]. Вековой путь на службе Отечеству. Страницы истории Западно-Сибирской железной дороги / под общ. ред. В. И. Старостенко. Новосибирск: Сибирская горница, 2001.
5. Викторов Н. Сервис отличный! // Железнодорожник Кузбасса: Орган управления и дорпрофсожа Кемеровской железной дороги. 1981. 15 февр.
6. Вокзалы Западно-Сибирской железной дороги / под общ. ред. А. В. Целько. Новосибирск, 2005.
7. Глухов Ю. Будет поезд фирменным // Западносибирский железнодорожник: Орган управления и дорпрофсожа Западно-Сибирской железной дороги. 1987. 3 февр. / Внимание пассажирским.
8. Государственный архив Новосибирской области (ГАНО). Ф. П-4. Оп. 1. Д. 1172.
9. ГАНО. Ф. П-604. Оп. 1. Д. 978.
10. ГАНО. Ф. Р-1695. Оп. 23. Д. 49.
11. ГАНО. Ф. Р-1695. Оп. 23. Д. 178.
12. Государственный архив Кемеровской области (ГАКО). Ф. П-74. Оп. 36. Д. 22.
13. ГАКО. Ф. П-75. Оп. 35. Д. 113.
14. ГАКО. Ф. П-75. Оп. 39. Д. 195.
15. ГАКО. Ф. П-126. Оп. 13. Д. 47.
16. ГАКО. Ф. Р-1207. Оп. 1. Д. 13.
17. ГАКО. Ф. Р-1207. Оп. 1. Д. 251.
18. ГАКО. Ф. Р-1207. Оп. 1. Д. 2098.
19. Железная дорога Екатеринбург – Тюмень – Омск: очерки истории Тюменского отделения дороги. Тюмень, 2000.
20. Железнодорожник Кузбасса: Орган управления и дорпрофсожа Кемеровской железной дороги. 1983. 21 июля.
21. Железнодорожник Кузбасса. 1989. 25 марта.
22. История железнодорожного транспорта России: учебное пособие / под ред. А. В. Гайдамакина, И. И. Галиева, В. А. Четвергова. Омск: ОмГУПС, 2002.
23. История железнодорожного транспорта Советского Союза. Т. 3. 1945 – 1991 гг. / под общ. ред. В. Д. Кузьмича, Б. А. Левина. М.: МГУПС, 2004.
24. Кемеровская область в цифрах. 1970 – 1980 годы (Статистический сборник) / общ. ред. В. С. Королева. Кемерово: Кн. изд-во, 1981.
25. Кемеровская область в цифрах. 1975 – 1985 годы (статистический сборник) / отв. за вып. В. И. Безматерных, В. С. Королева. Кемеровск. кн. изд-во, 1987.
26. Кемеровская орденоносная: статистический сборник / общ. ред. С. Н. Витковского. Кемерово: Кн. изд-во, 1968.
27. Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 1990 г. / сост. Г. М. Афолина. М., 1995.
28. Крейнис З. Л. Очерки истории железных дорог. Два столетия. М.: УМЦентр по образованию на железнодорожном транспорте, 2007.
29. Кузбасс. История в цифрах / Администрация Кемеровской области, Кемеровостат. / дир. проекта – О. В. Терехина. Новосибирск: Экор-книга, 2008.
30. Кузбасс. История в цифрах: стат. сб. / редкол.: С. М. Григорьев (пред.) [и др.]; Кемеровостат. Кемерово, 2008.
31. Магистраль. 1896 – 2006. Начальники железных дорог Западной Сибири: Исторические очерки / пред. орг. к-та А. В. Целько. Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2006.
32. Мишенин С. Е. Железнодорожный транспорт в Западной Сибири в 1965 – 1991 гг.: организация сохранности грузов, безопасности и комфортности пассажиров: монография. Кемерово: Офсет, 2012.
33. Народное хозяйство Новосибирской области за 1971 – 1975 гг.: стат. сб. / ред. Н. В. Печорина. Новосибирск: Зап.-Сиб. кн. изд-во, 1976.
34. Новосибирск. 100-лет. События. Люди. Новосибирск, 1993.
35. Центр документации новейшей истории Томской области (ЦДНИТО). Ф. П-607. Оп. 1. Д. 3586.
36. ЦДНИТО. Ф. П-607. Оп. 1. Д. 3641.

37. ЦДНИТО. Ф. П-607. Оп. 1. Д. 3803.
38. ЦДНИТО. Ф. П-607. Оп. 1. Д. 3917.
39. ЦДНИТО. Ф. П-1142. Оп. 6. Д. 19.
40. ЦДНИТО. Ф. П-1142. Оп. 6. Д. 26.
41. ЦДНИТО. Ф. П-5607. Оп. 1. Д. 17.
42. ЦДНИТО. Ф. П-5607. Оп. 5. Д. 29.
43. Омское отделение Западно-Сибирской железной дороги: 50 лет [Б. г. Б. изд-ва] [1996].
44. Пассажиру – гладкий путь: корр. газеты «Красное знамя» встретился с начальником Тайгинского отделения Западно-Сибирской железной дороги Н. А. Кузнецовым // Красное знамя: Орган Томского областного комитета КПСС и областного совета народных депутатов. 1968. 4 авг. / Сегодня – всесоюзный день железнодорожника. Зовут на север стальные магистрали.
45. Петин А. Станция Бийск. «Предгорье» – поезд фирменный // Бийский рабочий: Орган Бийского городского комитета КПСС и городского Совета народных депутатов Алтайского края. 1988. 10 авг. С. 1.
46. Потапович Н. А., Химушкина Е. А., Купоров А. И. Фирменные поезда: особенности эксплуатации и экономика // Железнодорожный транспорт. 1988. № 1.
47. 50 лет Кемеровской области (1943 – 1993): юбилейный статистический сборник. Кемерово, 1992.
48. Регионы России. Статистический сборник: в 2-х т. / редкол. В. И. Галицкий (пред.) [и др.]. М.: Госкомстат РФ, 1999. Т. 2.
49. «Сибиряк» идет по стране // Вечерний Новосибирск: Орган Новосибирского городского комитета КПСС и городского исполнительного комитета Совета депутатов трудящихся (с 1977 г. – Совета народных депутатов) Новосибирской области; с 1990 г. – Городская массовая газета. 1965. 12 июня / Репортаж из скорого поезда.
50. Совершенствовать работу стальных магистралей: [отчет с собрания партийно-хозяйственного актива работников железнодорожного транспорта в Томской области] // Красное знамя. 1977. 19 апр.
51. Справка Главного пассажирского управления МПС СССР в министерство о количестве фирменных поездов. Не ранее 31 декабря 1989 г. // Железнодорожный транспорт СССР 1971 – 1991 гг.: сборник документов / МПС РФ. Редкол.: Г. М. Фадеев (гл. ред.) [и др.]. М., 2003.
52. Угольная магистраль России. Из истории Кемеровской железной дороги: массово-политическое издание / сост. Е. Логинова, Г. Шалакин. Кемерово: Центр-полиграф, 2004.
53. Хронограф // Аргументы и факты Алтай: региональное приложение для читателей Алтайского края и Республики Алтай. 2005. № 49.
54. Банников В. В., Безматерных В. И. и др. Шаги пятилетки. Кузбасс – 1985; ред. Э. П. Дубровская. Кемерово: Кн. изд-во, 1986. Вып. 27.
55. Шолохов С. Чудо на колесах // Вечерний Новосибирск: Орган Новосибирского городского комитета КПСС и городского исполнительного комитета Совета депутатов трудящихся (с 1977 г. – Совета народных депутатов) Новосибирской области; с 1990 г. – Городская массовая газета. 1966. 29 июля. / Репортаж.

Информация об авторе:

Мишенин Сергей Евгеньевич – кандидат исторических наук, доцент кафедры новейшей отечественной истории факультета истории и международных отношений КемГУ, s-e-m-57@mail.ru.

Sergey E. Mishenin – Candidate of History, Assistant Professor at the Department of Contemporary Russian History, Kemerovo State University.

Статья поступила в редколлегию 29.12.2014 г.