

К сожалению, сухие строчки анкетных сведений и протоколов аттестаций не очень много могут поведать о реальных человеческих судьбах, о событиях, связанных с буднями нотариата Приамурья в годы Великой Отечественной войны и войны с милитаристской Японией. Однако можно с полной уверенностью сказать, что в этот исторический период нотариусы области не только продолжали достойно выполнять свой служебный и профессиональный долг, но и вносили свой вклад в работу органов юстиции, заменив ушедших на фронт коллег. В послевоенный период в ряды работников нотариата пришли ветераны войны. Биографии многих из них достойны быть вписанными в славную историю нотариальных учреждений Приамурья.

¹ Исследование выполнено при поддержке ДВФУ, проект № 14-08-05-2; при поддержке гранта 15BMZ100 Хэйхэского университета, КНР

² Собрание Узаконений РСФСР.1939.№15.Ст.100.

³ ГАХК.Ф.1399.Оп.1.Д.1.Л.334.

⁴ ГАХК. Ф.1399.Оп.1.Д.1.Л.184.

⁵ ГАХК.Ф.1399.Оп.1.Д.1.Л.26.

⁶ ГААО. Ф.2347. Оп.2. Д.37. Л.23.

В.М. АНТОНЕНКО

*младший научный сотрудник
Сахалинского областного краеведческого музея,
г. Южно-Сахалинск*

ИСТОРИЯ АЛЕКСАНДРОВСКОГО-НА-САХАЛИНЕ ПОРТА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (ПО МАТЕРИАЛАМ ГИАСО)

Начиная с 1920-х гг. на территории Северного Сахалина шло активное развитие угольной, нефтяной, лесной промышленности. На западном побережье Сахалина, богатом залежами каменного угля, в 1920-1940-е гг. увеличилось количество рудников, добываемого на них угля. Единственным способом транспортировки угля с острова на материк был морской путь, ключевым звеном которого являлся Александровский порт с приписанными к нему портовыми пунктами. Кроме грузовых операций с углем, через порт шла доставка генеральных грузов¹, сюда заходили пассажирские суда, привозившие в Сахалинскую область переселенцев с материка, японских концессионеров.

Дислокация портопунктов Александровского порта была напрямую связана с расположением угольных рудников западного побережья Сахалина. В состав Александровского-на-Сахалине торгового порта в рассматриваемый период входили пять портопунктов: Арковский (1931 год постройки пристани портопункта), Мгачинский (1931), Макарьевский (Дуэ) (1941), Октябрьский (мыс Рогатый) (1933)², Агневский (1941; пристань была передана в распоряже-

ние Александровского-на-Сахалине торгового порта трестом «Сахалинуголь» в 1945 г.)³. В непосредственной близости от каждого из них располагались каменноугольные шахты.

С началом Великой Отечественной войны деятельность порта не только не приостановилась, а, наоборот, его стратегическое значение возросло. В условиях войны портовики должны были производить своевременную обработку прибывающих на остров товаров, оперативно снабжать приходящие суда углем. Основные линии, по которым шло движение грузов в Александровском порту, проходили через порты Дальнего Востока и Сибири. Снабжение острова необходимыми продуктами и товарами шло, в основном, через ближайшие крупные порты: Николаевск-на-Амуре и Владивосток⁴. Сахалинский уголь транспортировался в такие порты, как Петропавловск на Камчатке, Совгавань, Николаевск, Владивосток, бухты Тетюхе, Провидения, Нагаево, Глубокая и др.⁵ Снабжались углем через портопункты Александровского порта суда Морфлота, Тихоокеанского флота (ТОФа), Наркомрыбпрома, Севморпути и др.⁶ Через Александровский порт частично шло снабжение японских нефтяных концессий (вплоть до 1944 г.). Также в Японию, правда в небольших количествах, вывозился уголь⁷; во время войны в порт завозились товары из США и Канады⁸.

Угольные шахты Сахалина находились в ведении треста «Сахалинуголь», также как и угольные склады на территории портопунктов Александровского порта, как и пристань портопункта в Агнево. В связи с этим, начальники порта в своих отчетах не переставали жаловаться на плачевное состояние пристани, на неспособность Треста обеспечить необходимые запасы угля на складах для повышения эффективности погрузо-разгрузочных работ и избегания простоев в работе порта⁹.

Александровский порт в административном отношении в годы Великой Отечественной войны подчинялся непосредственно Дальневосточному Управлению морского флота Народного комиссариата морского флота СССР (НКМФ СССР). С января 1945 г. Александровский порт переходит в подчинение Главморпорту, организованному при НКМФ, согласно распоряжения СНК СССР № 16865 от 17 августа 1944 г.¹⁰ Управление, равно как и Главморпорт, в рамках плановой экономической системы СССР в регулярном порядке обеспечивали руководство порта плановым заданием. Установленные нормативы служили ориентиром для организации основных видов деятельности порта: производственной и финансовой.

Одним из основных показателей эффективности работы порта являлось количество переработанных тонн груза на территории порта и силами его работников.

Таблица 1. Динамика грузопереработки Александровского порта в 1939-1945 гг.¹¹

	Грузопереработка фактическая (в тыс. тонн)	План (в тыс. тонн)	% к предыдущему году	% к плану
1939	343,528			
1940	455,819	445,6	132,7	102,3
1941	418,085	551,0	92,7	75,9
1942	299,002	420,0	71,5	71,2
1943	326,97	510,0	109,4	64,1
1944	377,3	463,0	115,4	81,4
1945	423,8	430,0	112,4	98,5

Приведенные в Таблице 1 данные указывают на то, что в период Великой Отечественной войны годовой план по грузопереработке портом не был выполнен ни разу. Основными причинами невыполнения плана были:

1. Недостаточный подход грузовых судов¹². В связи с малым количеством заходивших в период навигации в порт судов тоннаж перерабатываемых грузов был недостаточным для выполнения плана. В основном это было связано с переработкой угля на территории портопунктов.

2. Метеорологические причины¹³. К ним можно отнести как позднее вскрытие льдов в порту¹⁴, так и штормовую погоду, сильные ветра, затрудняющие, а порой и делающие невозможным осуществление погрузочно-разгрузочных работ.

В 1945 г. недовыполнение плана на 1,5% объяснялось, в том числе и тем, что порт не функционировал в августе в связи с военными действиями на Сахалине¹⁵.

Таблица 2. Использование навигационного времени Александровским портом в 1940-1945 гг.

	1940	1941	1942	1943	1944	1945
часы навигации	28895	14380	26591	27850	27203	28752
часы работы	15420 (53,3%)	6530 (45,4%)	9549 (36,6%)	10212 (46,7%)	11767 (43,3%)	13931 (48,4%)
часы простоя	13475 (46,7%)	7850 (54,6%)	17042 (63,4%)	17638 (53,3%)	15436 (56,7%)	14821 (51,6%)
Причины простоев:						
Отсутствие судов		11327 (60,1%)	11588,6 (68%)	7781 (43,5%)	6295 (40,7%)	5836 (39,3%)
Метеорологические причины		5000 (26,9%)	4260,5 (25%)	7677 (44,1%)	6933 (44,9%)	6267 (42,3%)
Вина парохода		94 (0,5%)	170,4 (1%)	164 (0,9%)	98 (0,6%)	130 (1%)
Вина порта		450 (2,3%)	579,4 (3,4%)	217 (1,2%)	362 (1,6%)	943 (6,4%)
Вина треста «Сахалинуголь»		1969 (10,2%)	443 (2,6%)	465 (2,7%)	1526 (9,9%)	1195 (8%)
Технические причины (в том числе временное закрытие портопунктов)		-	-	1334 (7,6%)	222 (1,6%)	450 (3%)

Выполнение плана также связано с эффективностью погрузочно-разгрузочного процесса, которая зависела как от количества грузчиков в порту, выполнения ими установленных норм, так и от используемых средств механизации для проведения погрузочно-разгрузочных работ.

Процесс механизации погрузо-разгрузочных работ начался в 1941 г. с оснащением отдельных портопунктов специальной техникой для транспортировки угля со складов к причалам. До этого погрузка угля в вагонетки со складов осуществлялась лопатами вручную. По проложенным рельсовым путям уголь транспортировался к причалам, где ссыпался (путем опрокидывания короба вагонетки) через лотки в расстеленные в кунгасе¹⁶ сетки, которые затем на рейде судовыми лебедками подавались к угольным трюмам судов¹⁷. При перегрузке генеральных грузов, проводившейся в основном в Александровске, также применялись сетки, в которые тарированные грузы предварительно укладывались и совершали в них весь цикл от трюма до склада¹⁸. Транспортировка грузов на берегу в вагонетках (склад-причал или наоборот) производилась на Октябрьском портопункте вручную, на Александровском и Арковском лошадьми, на Мгачинском мотовозами, а на Макарьевском до причала уголь доставлялся в четырехтонных вагонах паровозом непосредственно с шахты, а по причалу вагоны толкались вручную рабочими порта¹⁹.

В 1941 г. в Мгачинском портопункте для перемещения угля в вагонетки был приобретен паровой экскаватор²⁰, с 1942 г. уголь со склада в кунгасы начал перемещать стационарный ленточный транспортер, который загружался паровым экскаватором через механический грузчик типа «Петкарлоудер»²¹. Механизация процесса погрузо-разгрузочных работ оставалась неизменной и к началу 1946 г.²²

На Октябрьском портопункте в 1941 г. на берегу от угольного склада до места швартовки кунгасов у причала был установлен стационарный ленточный транспортер, приводимый в движение собственной электростанцией портпункта. Для загрузки транспортера использовались перегружатели типа «Петкарлоудер», которые в свою очередь, загружались вручную²³. Значительных изменений в механическом оснащении портопункта в период Великой Отечественной войны не произошло.

На Арковском и Агневском портовых пунктах в 1941 г. перегрузка угля на берегу (со складов в кунгасы) по-прежнему велась вручную. Уголь насыпался лопатами в вагонетки грузоподъемностью 0,8-1,0 тонн, которые транспортировались на причал, к месту отсыпки угля в кунгасы: в Арково-конной тягой, а в Агнево – вручную²⁴. Причем, в связи с повреждением ряжевой конструкции²⁵ в Агнево в 1942 г., погрузочно-разгрузочные работы там в этом году не велись²⁶. В 1943 г. в портопунктах Арково и Агнево начали использоваться мотовозы для транспортировки вагонеток к месту сыпки в кунгас²⁷. К 1944 г. портопункты были оснащены паровыми экскаваторами для загрузки угля в вагонетки²⁸.

На Макарьевском портовом пункте в 1941 г. груженные углем 4-х тонные вагоны, так же как и в 1940 г., доставлялись к причалу паровозом непосредственно с шахтового угольного склада (средствами треста «Сахалинуголь»), на причале вагоны толкались вручную рабочими порта²⁹. С 1942 г. для транспортировки вагонов по причалу начал использоваться мотовоз³⁰. С 1944 г. из-за ряда технических условий подвозка угля для ссыпки в кунгас производилась, наряду с транспортировкой мотовозом, вручную³¹. На протяжении всего рассматриваемого периода, так же как и в предыдущие годы, при перегрузке генеральных грузов в Александровске, применялись сетки, в которые укладывались тарированные грузы. Для разгрузки генеральных грузов с кунгаса у причалов использовались береговые лебедки. Транспортировка грузов на берегу в Александровске производилась по дековильным путям³² лошадьми³³.

Таблица 3. Охват механизмами грузопереработки в Александровском порту в 1940-1945 гг.

	выполнение	
	В абсолютных цифрах (тыс. тонн)	% охвата механизмами грузопереработки
1940	-	-
1941	41,3	10,0
1942	163,7	54,8
1943	202,2	62
1944	223,4	59,2
1945	245 (не точно)	55,7

К 1945 г. из-за интенсивной эксплуатации без проведения полного комплекса профилактических и ремонтных работ большинство механизмов было изношено, требовало ремонта или полной замены. Однако, из-за сбоя в поставках нового оборудования, необходимых запчастей порт был вынужден работать на старом, часто выходившем из строя оборудовании³⁴. Кроме того, не отвечали нормам безопасности и гидротехнические портовые сооружения³⁵. Огромные суммы (от 500 тыс. руб.) ежегодно выделялись на ремонт морально устаревших ряжевых пристаней как в самом Александровске, так и в портопунктах³⁶.

Попытки создания полноценного порта в Александровске с углублением ковша и строительством современных гидротехнических сооружений предпринимались еще в 1930-х гг., однако так и не были доведены до конца³⁷. В результате, в период Великой Отечественной войны как в Александровске, так и на приписных пунктах погрузка на суда осуществлялась на рейде – на расстоянии от берега от 1 до 1,5 миль³⁸.

Для рейдовой перевозки грузов порт был обеспечен самоходным и несамоходным служебно-вспомогательным флотом: катерами и кунгасами соответственно. В рассматриваемый период количество катеров колебалось от

8 до 10, причем в некоторые годы до 3 единиц техники сдавались в аренду. Количество годных к эксплуатации кунгасов средней грузоподъемностью 4,5 тонн каждый колебалось от 26 до 40³⁹. Эксплуатация ряда из них в последние годы Великой Отечественной войны была невозможна в связи с отсутствием необходимых материалов для ремонта⁴⁰. В целом, техническое состояние служебно-вспомогательного флота характеризовалось крайней степенью запущенности, кунгасы и катера требовали постоянного ремонта⁴¹.

Невыполнение плана грузопереработки, расходы на ремонт оборудования, служебно-вспомогательного флота и гидротехнических сооружений, ряд других причин увеличивали себестоимость грузопереработки в порту⁴².

Таблица 4. Себестоимость грузопереработки в Александровском порту в 1940-1945 гг.

	На тонно-операцию		
	План тыс. руб.	отчет	
		Тыс. руб.	В %% к плану
1940	10-23	11-46	112,1
1941	8-60	10-05	116,9
1942	10-71	12-61	117,7
1943	11-71	12-05	102,9
1944	8-30	10-08	121
1945	7-93	10-24	129

В результате, фактическая себестоимость погрузо-разгрузочных работ на протяжении военных лет превышала плановую. Как было указано выше, в связи с колоссальными простоями в работе порта, руководство было вынуждено поддерживать все портопункты в полной готовности к приемке судов без их фактической эксплуатации, что увеличивало расходы порта, зачастую, не предоставляя возможности для использования имеющегося оборудования в других целях⁴³. На стоимость грузопереработки в некоторой степени влияла зарплата работников порта. Изменения в трудовом законодательстве, вступившие в силу в начале Великой Отечественной войны, повлекли за собой увеличение расходов на выплату заработной платы работникам порта. Большие суммы уходили на компенсации в счет отмененных отпусков⁴⁴, ежегодно растущие надбавки, положенные по закону о Крайнем Севере⁴⁵, значительные средства в сумме 233 тыс. руб. в 1943 г. были потрачены на выплату китайским подданным (рабочим, грузчикам) компенсаций и процентных надбавок за период работы с 1938 г. по 1941 г.⁴⁶

Таблица 5. Наличие контингента работников Александровского порта и среднемесячная заработная плата (1940-1945 гг.)

	Контингент работников порта (чел.)			Среднемесячная зарплата в целом по порту (руб.)		
	План	отчет	%%	План	отчет	%%
1940	1035	860	83,1	574	692	120,6
1941	1013	714	70,5	618	706	114,2
1942	924	663	71,7	674	795	118
1943	958	576	60,1	718	809	112,7
1944	847	651	76	674	748	111
1945	844	607	72	636	804	126

В связи с началом военных действий в июне 1941 г. в ряды Рабоче-крестьянской Красной армии (РККА) было призвано 314 работников Александровского порта⁴⁷. Руководство порта столкнулось с нехваткой кадров, что повлекло за собой широкое привлечение женского труда, в том числе женщин из семей красноармейцев, а также необходимость проведения курсовой подготовки рабочих по основным производственным специальностям без отрыва от производства⁴⁸.

В период с 1941 по 1945 г. было подготовлено по различным специальностям для работы в порту 458 человек⁴⁹.

Таблица 6. Подготовка специалистов в Александровском порту в 1941-1945 гг.

Годы	Количество работников, прошедших профессиональную подготовку
1941	55
1942	106
1943	105
1944	87
1945	105

Однако, фактическое количество работников не могло полностью удовлетворить потребности порта в рабочей силе. Возникали ситуации, когда квалифицированные служащие порта были вынуждены работать за недостатком кадровой рабочей силы на грузовых работах с сохранением получаемой заработной платы⁵⁰.

С началом военных действий в порту была установлена воинская дисциплина: за опоздания, прогулы, нарушения приказов руководства работники порта попадали под военный трибунал⁵¹. За годы войны число нарушений удалось снизить с 87⁵² до 56⁵³ случаев.

Несмотря на сложные условия работы, отдельные работники порта перевыполняли трудовые нормы, установленные планом. В порту было организовано соцсоревнование, активно внедрялись стахановские методы труда. В результате, процент стахановцев из числа работников порта возрос с 30% в 1941 г.⁵⁴ до 39,3% в 1945 г.⁵⁵ За годы войны возросло и число ударников с 17,05%⁵⁶ до 19,5%⁵⁷. Работники порта в рассматриваемый период были удостоены следующих наград: значок «Почетному работнику Морфлота», орден Трудового Красного Знамени, похвальная грамота Наркомморфлота, орден Красной Звезды, медаль «За трудовое отличие», медаль «За трудовую доблесть», орден «Знак почета». Отличившимся работникам выдавались денежные премии⁵⁸.

Портовики активно оказывали помощь фронту, семьям мобилизованных работников. Еще в 1941 г. в квартирах семей красноармейцев были застеклены окна, по заявкам отремонтированы квартиры⁵⁹. На протяжении войны порт обеспечивал семьи красноармейцев топливом вне очереди, продуктами (овощами, рыбой и др.) бесплатно либо по льготным ценам. На регулярно проводившихся воскресниках⁶⁰ собирались средства для семей ушедших на фронт портовиков; денежные пособия выделялись за счет профсоюзов, хозяйственных организаций⁶¹. Дети красноармейцев принимались в ясли и детский сад порта в первую очередь, причем, дети из многодетных семей посещали детский сад бесплатно за счет средств порта⁶². Оказывалась портом помощь и в трудоустройстве жен фронтовиков, многие из которых были устроены на работу в порту⁶³.

В годы Великой Отечественной войны Александровский порт являлся важным звеном в транспортной системе Дальнего Востока, играл существенную роль в экономическом развитии Александровского района. Однако, в 1941-1945 гг. предприятие столкнулось с рядом проблем в процессе осуществления своей финансово-хозяйственной деятельности. Из-за нерегулярного обеспечения транспортом, неблагоприятных метеорологических условий и ряда других причин, порт не мог выполнить план по грузопереработке, одному из основных экономических показателей работы порта.

С 1941 г. начался процесс механизации погрузочно-разгрузочных работ, что позволило частично облегчить условия труда рабочих-грузчиков, увеличить объемы грузопереработки по порту. Однако, необеспеченность запчастями, необходимым оборудованием приводила к простоям, увеличению затрат на ежегодный ремонт техники и причалов. В результате себестоимости грузопереработки увеличивалась, снижая общие доходы порта.

С началом Великой Отечественной войны в порту остро встала проблема нехватки кадров. Частично проблема была решена за счет привлечения жен-

ского труда, подростков, активной курсовой подготовки без отрыва от производства. Руководство порта следило за успехами своих работников, поощряя передовиков и строго наказывая за нарушения воинской дисциплины. В годы Великой Отечественной войны был широко развернут комплекс мероприятий по оказанию помощи семьям ушедших на фронт красноармейцев.

¹ Генеральный груз – штучный груз, товар (продукция), которая перевозится в упаковке. В качестве упаковки могут использоваться ящики, мешки, бочки, контейнеры, тюки, пакеты и другие виды упаковки груза.

² ГИАССО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 56. Л. 125.

³ ГИАССО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 86. Л. 18.

⁴ ГИАССО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 47. Л. 1.

⁵ ГИАССО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 47. Л. 11; Оп. 1. Д. 55. Л. 54 – 55.

⁶ ГИАССО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 99. Л. 3.

⁷ ГИАССО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 61. Л. 16.

⁸ ГИАССО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 61. Л. 23; Оп. 1. Д. 79. Л. 75.

⁹ ГИАССО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 56. Л. 5; Оп. 1. Д. 99. Л. 5.

¹⁰ ГИАССО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 79. Л. 7.

¹¹ Во всех таблицах данные приведены для Александровского порта, включая портопункты.

¹² ГИАССО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 56. Л. 6; Оп. 1. Д. 61. Л. 71; Оп. 1. Д. 70. Л. 6; Оп. 1. Д. 79. Л. 9; Оп. 1. Д. 86. Л. 16.

¹³ ГИАССО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 56. Л. 7; Оп. 1. Д. 61. Л. 71; Оп. 1. Д. 70. Л. 6; Оп. 1. Д. 79. Л. 9; Оп. 1. Д. 86. Л. 16.

¹⁴ Длительность эксплуатационного периода Александровского порта определялась замерзанием Татарского пролива и ограничивалась в среднем 8 месяцами: с середины апреля до середины ноября (ГИАССО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 73. Л. 16).

¹⁵ ГИАССО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 86. Л. 16.

¹⁶ Кунгас – деревянное парусно-гребное судно с малой осадкой грузоподъемностью от 3 до 50 тонн. Применялись на Дальнем Востоке для лова рыбы и грузовых операций.

¹⁷ ГИАССО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 47. Л. 2 – 3.

¹⁸ ГИАССО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 47. Л. 3.

¹⁹ ГИАССО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 47. Л. 3.

²⁰ ГИАССО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 56. Л. 5.

²¹ ГИАССО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 61. Л. 70.

²² ГИАССО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 99. Л. 5.

²³ ГИАССО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 56. Л. 5.

²⁴ ГИАССО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 56. Л. 5.

²⁵ Ряжевая конструкция состоит из деревянных срубов, погружаемых в грунт и заполняемых обыкновенно сухой, вязкой, жирной глиной или булыжником. В основном применяется к гидротехническим постройкам для устройства основания плотин, молов, набережных и пр.

²⁶ ГИАССО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 61. Л. 70.

²⁷ ГИАССО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 70. Л. 5.

²⁸ ГИАССО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 79. Л. 7.

²⁹ ГИАССО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 56. Л. 5.

³⁰ ГИАССО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 61. Л. 70.

- ³¹ ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 79. Л. 7.
- ³² Дековильный путь – рельсовый путь узкой колеи, на котором применялась конная тяга.
- ³³ ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 79. Л. 7.
- ³⁴ ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 99. Л. 4.
- ³⁵ Портовые гидротехнические сооружения – инженерно-технические сооружения (берегозащитные сооружения, оградительные сооружения (волноломы, дамбы, молы), пирсы, причалы, а также подходные каналы, подводные сооружения, созданные в результате проведения дноуглубительных работ, расположенные на территории и (или) акватории морского порта, взаимодействующие с водной средой и предназначенные для обеспечения безопасности мореплавания и стоянки судов.
- ³⁶ ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 99. Л. 4 – 5.
- ³⁷ ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 59. Л. 6.
- ³⁸ ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 47. Л. 2.
- ³⁹ ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 56. Л. 5; Оп. 1. Д. 61. Л. 70; Оп. 1. Д. 70. Л. 11; Оп. 1. Д. 79. Л. 10.
- ⁴⁰ ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 99. Л. 5.
- ⁴¹ ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 56. Л. 9; Оп. 1. Д. 86. Л. 17.
- ⁴² ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 56. Л. 8; Оп. 1. Д. 47. Л. 72; Оп. 1. Д. 70. Л. 7, 11; Оп. 1. Д. 79. Л. 10.
- ⁴³ ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 56. Л. 9.
- ⁴⁴ ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 56. Л. 11; 2, С. 9.
- ⁴⁵ ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 56. Л. 11; Оп. 1. Д. 61. Л. 72.
- ⁴⁶ ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 79. Л. 10.
- ⁴⁷ ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 65. Л. 9.
- ⁴⁸ ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 65. Л. 9.
- ⁴⁹ ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 99. Л. 20; Оп. 1. Д. 81. Л. 13; Оп. 1. Д. 81. Л. 19; Оп. 1. Д. 65. Л. 9.
- ⁵⁰ ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 61. Л. 72.
- ⁵¹ ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 65. Л. 8.
- ⁵² ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 65. Л. 8.
- ⁵³ ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 99. Л. 18.
- ⁵⁴ ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 65. Л. 7.
- ⁵⁵ ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 99. Л. 7.
- ⁵⁶ ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 65. Л. 7.
- ⁵⁷ ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 65. Л. 7.
- ⁵⁸ ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 99. Л. 18.
- ⁵⁹ ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 65. Л. 10.
- ⁶⁰ Воскресник – коллективная внеурочная работа, устраивавшаяся добровольно в дни отдыха (первоначально по воскресеньям, когда воскресенье было днем отдыха).
- ⁶¹ ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 65. Л. 10; Оп. 1. Д. 73. Л. 7; Оп. 1. Д. 81. Л. 20; Оп. 1. Д. 99. Л. 20.
- ⁶² ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 99. Л. 10.
- ⁶³ ГИАСО. Ф. 173. Оп. 1. Д. 81. Л. 20; Ф. 173. Оп. 1. Д. 99. Л. 10.