

УДК 94(470)

DOI: 10.18324/2224-1833-2021-3-77-84

## История становления и деятельности профсоюзов Красноярской железной дороги в XX в.

Е.А. Ахтамов

Сибирский федеральный университет, пр. Свободный, 79, Красноярск, Россия  
akhtamov@gmail.com

Статья поступила 13.04.2021, принята 07.09.2021

*Рассмотрены основные направления деятельности профсоюзной организации Красноярской железной дороги в XX веке. Рассмотрены проблемы, которыми сталкивалось рабочее движение Красноярского края в разные исторические периоды: в период Российской империи, Советского Союза, а также современной России. Показаны отличительные черты в деятельности профсоюзной организации. Автор делает вывод о важной роли профсоюзов в повышении производительности труда на предприятиях посредством организации социалистических соревнований, а также о ведущей роли профсоюзов в социальной сфере, организации оздоровительного отдыха работников предприятий.*

**Ключевые слова:** профсоюз, дорожный комитет профсоюза рабочих железнодорожного транспорта, транспортная отрасль, Красноярская железная дорога, социальная сфера, коллективный договор.

## The history of formation and work of trade unions at the Krasnoyarsk railway in the XX century

E.A. Akhtamov

Siberian Federal University; 79, Svobodny Per., Krasnoyarsk, Russia  
akhtamov@gmail.com

Received 13.04.2021, accepted 07.09.2021

*The article covers the problems of main activities of the trade union organization at the Krasnoyarsk railway in the XX century. The problems of labor movement in the Krasnoyarsk Territory in different historical periods are considered: during the period of the Russian Empire, the Soviet Union, as well as modern Russia. The distinctive features in the activity of the trade union organization are shown. The author empathizes the important role of trade unions in increasing labor productivity at enterprises, through the organization of socialist competitions, as well as the leading role of trade unions in the social sphere, organization of health-improving recreation for workers of enterprises is empathized.*

**Keywords:** trade union, road committee of the trade union of railway workers, transport industry, Krasnoyarsk railway, social sphere, collective agreement.

Начало XX века в Российской империи было отмечено появлением профсоюзных организаций по всей стране, в том числе и в Енисейской губернии: на железнодорожных предприятиях Красноярска, Боготола, Иланска, Ужура, Клюквенной стали формировать-

ся профессиональные союзы железнодорожных рабочих.

В годы первой русской революции 1905-1907 годов, профсоюзы окрепли организационно и количественно. В газете российской социал-демократической рабочей партии

«Рабочий» в 1907 году было помещено обращение с призывом вступить в профсоюз рабочих железнодорожных мастерских и депо. Каждый вступающий в профсоюзную организацию должен был внести вступительный взнос в размере однодневного заработка, а затем по одному проценту от месячного оклада.

В профсоюз красноярских железнодорожников также принимались и работники других предприятий города. Члены профсоюза делились на группы по десять человек во главе с десятником, в обязанности которого входило проведение собраний и сбор членских взносов.

Одним из организаторов профсоюза красноярских железнодорожников был Василий Семенович Марапулец. Он являлся казначеем профсоюза вплоть до ареста в 1908 году за революционную деятельность [1, с. 402].

В сферу деятельности профсоюзов в те годы входило создание касс взаимопомощи, борьба за справедливую оплату труда, создание безопасных условий на рабочих местах и многое другое. Например, в одной из листовок, выпущенной в те годы, правление профсоюза красноярских железнодорожников призывает бороться против массовых увольнений и говорит о созыве съезда рабочих Сибирской железной дороги, на котором предлагает обсудить способ борьбы с безработицей.

Деятельность профсоюза тех лет находила все больше сторонников среди работников предприятий. Несмотря на репрессии, профсоюз рабочих Красноярских железнодорожных мастерских и депо в 1907 – 1908 годах количественно вырос. По конспиративным сообщениям о точном количестве членов не сообщалось. Однако на общем собрании 31 октября 1908 года, где отчитывалась ревизионная комиссия профсоюза о его финансовом состоянии, указывалось, что в связи с ростом состава организации, увеличилась и сумма собранных членских взносов. Если в октябре 1907 года в кассе союза было 940 рублей, то в октябре 1908 года касса имела 10 тысяч рублей.

Профсоюз использовал различные формы борьбы против притеснений и произвола администрации железнодорожных предприя-

тий. Например, 7 и 8 октября 1913 года в знак протеста против снижения расценок за работу, была объявлена забастовка, которая заставила администрацию пойти на уступки и вновь увеличить расценки.

Общность декларируемых целей по защите прав простых рабочих обусловила то, что профсоюзы приветствовали победу социалистической революции в октябре 1917 года. Уже в декабре 1917 года была повышена заработная плата низшим категориям рабочих железнодорожных мастерских и депо. По решению профсоюзного комитета на станции Красноярск, часть благоустроенных квартир, была передана остро нуждающимся категориям работников.

К марту 1918 года в основном закончилось формирование совета выборных рабочих и служащих, который стал во главе управления Томской железной дороги. Руководителем профсоюза Томской железной дороги был избран рабочий Красноярских главных железнодорожных мастерских А. Рогов.

Важнейшей задачей, которая стояла перед новым руководством дороги и профсоюзом, была организация работы по повышению производительности труда на дороге, в депо и железнодорожных мастерских.

В томской газете «Знамя революции» (от 28 февраля 1918 года) было опубликовано специальное обращение исполкома Совета и профсоюза дороги к железнодорожникам, в котором говорилось: «Мы взяли в свои руки управление дорогой, чтобы поднять транспорт, так низко павший за последнее время, чтобы поднять материальное положение рядовых тружеников. Помогите же нам, вашим избранныкам, дружным усилием и работой провести в жизнь взятые на себя задачи, работайте не покладая рук» [1, с. 404].

Второй съезд профсоюза Енисейской губернии, прошедший в 1920 году (на нем присутствовало 13 делегатов-железнодорожников от 7830 членов профсоюза), во главу угла профсоюзной работы поставил вопросы по организации труда, организации производства. В документах съезда говорилось о необходимости «войти в курс производства, органически участвовать в хозяйственном строительстве, намечать линию работы, указать

методы ее проведения. Вся коллективно-тарифная работа, материальное снабжение, организационная работа, пропагандистские задачи должны быть направлены к одной цели, к восстановлению производительных сил страны путем поднятия производительности труда...» [2, л. 8]

Важным делом для профсоюза становится организация соревнования на железных дорогах. Первые ударные бригады начали возникать еще до развертывания массового социалистического соревнования. Они появились в Москве, на станции Московско-Казанской железной дороги в июне 1906 года. В 1929 году движение ударных бригад переходит в форму социалистических соревнований.

На железной дороге работу по повышению трудовой активности работников проводил Дорожный комитет профсоюза рабочих железнодорожного транспорта (дорпрофсоюз). Красноярские железнодорожники активно поддержали развитие стахановского движения. Одними из первых стахановцев на дороге в 1935 году были машинисты паровозов Красноярского депо. Иван Сысоев, Иван Сиксимов, Василий Павленко, Василий Герцик, как и Петр Кривонос, стали водить поезда весом в тысячу тонн от Красноярска до Козульки и обратно со скоростью 27 километров в час (на 3 километра в час выше установленной). К 1936 году скорость увеличилась до 40 км/час [1, с. 406].

На момент образования Красноярской железной дороги в 1936 году ударников стахановско-кривоносовского движения насчитывалось 6175 человек, за год их число увеличилось до 6634 [1, с. 404].

В 1939 году стахановцев на дороге становится 12 тысяч. Лучшим в социалистическом соревновании признан коллектив Боготольского отделения дороги, где в соревновании участвовало 84 % работников.

Это движение получило еще большее развитие в послевоенные годы, когда для поднятия экономики передовики производства брали на себя повышенные обязательства выполнить пятилетний план за четыре года.

Структура, формы и методы работы профсоюза Красноярской железной дороги совершенствовались на протяжении многих

лет. Так, согласно сохранившимся архивным материалам в 1938 году структура профсоюза дороги включала в себя дорпрофсоюз, районные и линейные профсоюзные комитеты. В своей основе эта организационная структура профсоюза сохранилась до настоящего времени.

К 1940 году сформировались принципы, подходы и основные направления в работе профсоюзов. Так, согласно сводному отчету дорпрофсоюза Красноярской железной дороги за 1938 год, средства профсоюза направлялись на финансирование касс взаимопомощи, санитарно-курортное лечение, единовременную помощь членам профсоюза, подготовку кадров, ликвидацию неграмотности и малограмотности, библиотечную работу, художественную самодеятельность, посещение кинотеатров, спектаклей и концертов, подготовку многотиражек, стенгазет, физкультурную работу, внешкольное культурное обслуживание детей, политсовет, участие в обществе содействия обороне, авиационному и химическому строительству, проведение политических компаний, революционных праздников, содержание вагонов-клубов, клубов и красных уголков.

Также в центре внимания профсоюзов, начиная со дня формирования этих организаций, всегда находилась работа по улучшению условий и повышению безопасности труда.

18 мая 1918 года в России была создана государственная техническая инспекция труда, а 23 июня 1933 года было принято постановление ЦИК и СНК СССР и Всесоюзный центральный совет профессиональных союзов (ВЦСПС) об объединении Наркомтруда и ВЦСПС (в центре и на местах) с возложением на ВЦСПС обязанностей Наркомтруда и его органов. Это постановление имело большое значение для улучшения охраны труда. Функции надзора за охраной труда передавались профессиональным союзам – самой массовой организации рабочих и служащих. Техническая инспекция труда была передана в состав Центрального комитета профсоюза железнодорожников и наделена функциями государственного надзора за состоянием охраны труда.

Профсоюзы в лице Центрального, дорожного, районных комитетов и комитетов профсоюза предприятий дороги и техническая инспекция в это время осуществляли контроль за выполнением хозяйственными органами законов о труде, правил и норм по технике безопасности и промышленной санитарии. Для повышения эффективности в решении задач в области охраны труда профсоюзы привлекали широкие массы рабочих и служащих к активному участию в работе по охране труда. В этот период профсоюзы активно участвовали в разработке законодательных и нормативных актов в области охраны и условий труда. Производственно-отраслевой принцип построения технической инспекции железнодорожного транспорта, в том числе и на Красноярской железной дороге, означал, что каждый профсоюзный комитет имел право решать вопросы контроля за соблюдением трудового законодательства, техники безопасности и производственной санитарии в тесной и неразрывной связи с задачами Министерства путей сообщения, дороги и предприятий с интересами их развития и успешного выполнения государственных планов. В это время профсоюзные организации создавали комиссии охраны труда, которые активно участвовали в выполнении этих задач.

В период с 1950-го по 1957 годы профсоюзная организация и техническая инспекция Красноярской железной дороги работали по выполнению постановления Совета Министров СССР «О мерах по улучшению состояния охраны труда и техники безопасности на железнодорожном транспорте», предусматривающего ликвидацию производственного травматизма среди железнодорожников. Был установлен строгий контроль за точным соблюдением правил охраны труда, исключая возможность производственного травматизма и, в особенности, с тяжелыми последствиями, наведением порядка на дороге по точному и безусловному выполнению правил технической эксплуатации железных дорог и установленных правил техники безопасности.

Дорожный комитет профсоюза, техническая инспекция в полной мере использовали

предоставленные им права по осуществлению государственного надзора за соблюдением законодательства о труде и общественного контроля над состоянием охраны труда. Они требовали от хозяйственных руководителей безусловного выполнения мероприятий по дальнейшей механизации тяжелых и трудоемких работ, внедрения более совершенной технологии, создания нормальных санитарных условий для всех работников, что в значительной мере способствовало резкому снижению производственного травматизма и особенно с тяжелыми последствиями.

В связи с переходом Красноярской железной дороги на электрификацию, была разработана большая программа по перевооружению дороги на современные средства тяги, новые технологии и технические средства. Эти программы были согласованы с профсоюзом, в связи с чем перед технической инспекцией встали новые задачи. Прежде всего, нужно было изучить новые требования правил и новых технологий, поскольку технический прогресс значительно повысил требования к культуре производства, к специальной и общеобразовательной подготовке работников магистрали.

Новая техника коренным образом улучшила и облегчила условия труда, позволила сократить рабочий день, способствовала благоустройству производственного быта и ликвидации тяжелого физического труда. В этот период была осуществлена комплексная автоматизация производственных процессов, стрелочные переводы с ручного управления переводились на электрическую централизацию.

Во всех подразделениях дороги внедрялись новые технологии, новая техника, повышалась организация и культура производства, возрастал культурно-технический уровень рабочих, шло увеличение удельного веса инженерно-технических работников. На предприятиях дороги внедрялись современные средства техники безопасности, изменялись к лучшему санитарно-гигиенические условия. Улучшалось и качество обучения рабочих, поступающих на предприятия, к самостоятельной работе не допускались не прошедшие специальной подготовки, плохо знающие технологию производства.

1960-1990-е годы для профсоюзов и технической инспекции стали годами усиления организаторской работы по обеспечению безопасности условий и безаварийной работы предприятий, улучшению условий труда, предупреждению производственного травматизма, по замене устаревших машин, механизмов, оборудования.

В этот период техническая инспекция повысила требования по организации работы по охране труда к мастерам, начальникам участков и цехов, руководителям предприятий. Более высокими становились требования к техническому переоснащению рабочих мест, механизации тяжелых ручных работ, обеспечению трудящихся качественной спецодеждой, спецобувью и средствами индивидуальной защиты.

Меры, принимаемые дорожным и районным комитетами и профсоюзными организациями, технической инспекцией на всех этапах работы, позволили значительно снизить уровень производственного травматизма. «Если в 1949 году было допущено 1049 случаев, в том числе со смертельным исходом более 40, то в 1997 году – 110 случаев и 9 соответственно» [3, с. 35]. Были значительно улучшены условия труда, производственный быт.

С 1993 года функции государственного надзора профсоюза были переданы государственной инспекции. Однако дорожный комитет профсоюза в соответствии с законом «О профсоюзах» создал свою инспекцию. Для более активного влияния на улучшение работы по охране труда в этот период были созданы институт доверенных лиц, 290 комитетов.

Еще одним значимым направлением в деятельности профсоюзной организации, с момента образования, было оздоровление работников предприятий и членов их семей. Развивалась сеть профсоюзных здравниц, в том числе и на Красноярской железной дороге. В 1980 году был открыт санаторий-профилакторий «Железнодорожник» на 100 коек при Красноярском отделении железной дороги. За период 1980-1990 годов в профилактории прошли курсы оздоровления порядка 30 тысяч железнодорожников и членов их семей. Ежегодно ко дню Победы санаторий-профилакторий принимал в своих сте-

нах ветеранов Великой Отечественной войны (3,4 % от общего числа оздоровленных железнодорожников) [4, л. 8].

В 1981 года в санатории-профилактории были организованы на летний сезон заезды «Мать и дитя». За шестнадцать лет по путевкам «Мать и дитя» курсы оздоровления прошли 5154 ребенка из семей железнодорожников. В 1986 году при санатории-профилактории «Железнодорожник» было организовано оздоровление детей из дорожных детских дошкольных учреждений по курсовкам. За период до 1997 года здесь укрепили свое здоровье 2255 детей из детских садов дорожного подчинения Красноярска [1, с. 412].

Также в 1986 году был организован специализированный заезд машинистов локомотивов и их помощников.

По профсоюзной линии для работников Красноярской железной дороги выделялись путевки на курорты России. При этом, были популярны как южные курорты, так и сибирские. Так, в 1997 году было куплено 209 путевок на курорты Алтая, что составило 10 процентов от общего числа путевок, приобретенных за счет средств социального страхования.

В 1990-е годы более 30 % путевок приобретались на местные курорты: «Красноярское Загорье», «Озеро Учум», «Озеро Шира».

В оздоровительные лагеря получали путевки и дети железнодорожников. Так, в 1949 году в летних оздоровительных лагерях побывало 3066 детей работников Красноярской железной дороги. В 1979 году в загородных оздоровительных лагерях «Салют», «Спутник», «Дружба», «Буревестник», «Солнечный», «Восток», в лагерях труда и отдыха побывало более 6400 детей железнодорожников. В 1987 году в 46 летне-зимних оздоровительных учреждениях отдохнуло 8752 школьника (Охват детей оздоровительным отдыхом составил 62 %). В 1993 году в летних оздоровительных лагерях побывало 5211 детей железнодорожников, в 1994 году – 4640 детей, в 1995 году – 6859 детей, в 1997 году – 3 969 детей [1, с. 413].

Другим важным направлением деятельности железнодорожных профсоюзных организаций на протяжении XX века была жилищ-

но-бытовая работа. Наиболее остро жилищная проблема стояла в первой половине – середине столетия. Во многом это было обусловлено низким уровнем жизни рабочих до революции и разрухой в годы гражданской и Великой Отечественной войн.

В постановлении первой дорожной конференции Красноярского дорпрофсоюза от 16-20 августа 1937 года был поставлен вопрос о ходатайстве через ЦК профсоюза в Народный комиссариат путей сообщения СССР об увеличении средств на строительство жилья.

В 1930-1950-е годы профсоюзными организациями много внимания уделялось поддержке индивидуальных застройщиков. Местным комитетам предписывалось участвовать в отведении участков под застройку, помогать в получении проектной документации, контролировать своевременность и очередность выдачи ссуд на строительство домов, организовывать возможную помощь силами предприятия.

Так, в 1946 году двадцати девяти индивидуальным застройщикам были выданы ссуды в размере 17 600 рублей, при лимите финансирования 150 тысяч рублей [5, с. 122]. По инициативе профсоюзов в 1946 году были созданы комиссии для проверки проживающих в железнодорожном жилом фонде. По результатам их работы из ряда квартир были выселены граждане, не работавшие на железной дороге, и заселены работники железнодорожных предприятий.

По инициативе местного комитета управления дороги, поддержанной президиумом дорпрофсоюза, была организована работа по самостоятельному ремонту квартир. По договорам на самостоятельный ремонт в 1946 году было отремонтировано 8 600 квадратных метров жилья (в 1944 году – 3 500 квадратных метров) [6, л. 35].

Также профсоюзы уделяли постоянное внимание содержанию общежитий на железной дороге. Общежития имели большое значение для решения проблем жилья, привлечения на производство молодых специалистов. В 1946 году на балансе железной дороги было 52 общежития. Немалое значение для поддержания в них порядка имело проводимое профсоюзными организациями социали-

стическое соревнование. Так, в 1946 году в дорожном соревновании лучшими были признаны общежития в Боготоле (комендант Костина), Ужуре (комендант Корнева), ДС Красноярск.

В 1920-1935-е годы профсоюз уделял большое внимание обеспечению бытовым топливом бань, школ, общежитий, столовых и т.д. Жилищно-бытовые комиссии профсоюзных комитетов на местах организовывали самоподготовку и самостоятельный вывоз топлива, им вменялось в обязанность осуществление контроля за расходом топлива в бытовках, на рабочих местах, очередность вывоза и соблюдения действовавших в то время норм отпусков.

Постоянно в поле зрения профсоюзов находилась система снабжения, имевшая в то время исключительное значение для торгового обслуживания, питания железнодорожников и членов их семей. Не случайно, например, в 1945 году президиум дорпрофсоюза рассматривал вопросы снабжения 17 раз, в 1946 – 8.

В 1920-1940-е годы, когда многие продовольственные товары реализовывались населению через распределительную систему, на профсоюзные организации была возложена задача по контролю над ней.

В целом, начиная с 1920-х годов, профсоюзы организовывали рабочий контроль в торговле, общепите, предприятиях материально-технического обеспечения, руководили его деятельностью. Материалы проверок рабочих контролеров рассматривались профсоюзными комитетами, президиумами районных дорпрофсожей.

После воссоздания в 1979 году Красноярской железной дороги у профсоюзных организаций увеличились возможности в решении жилищно-бытовых вопросов железнодорожников и членов их семей. В составе дорпрофсоюза эту работу осуществлял жилищно-бытовой отдел. В 1979-1985 годах его возглавляла В.З. Войтова, в 1985-1993 годах – З.В. Пуликова, в 1990-е годы – В.М. Лавренович [1, с. 416].

В профсоюзных комитетах разработка и осуществление мероприятий, направленных на улучшение жилищно-бытовых условий работающих, возлагалось на избираемые ко-

миссии, а с 1996 года на ряде предприятий дороги жилищно-бытовыми вопросами занимались доверенные лица.

С 1979 года дорога значительно увеличила темпы строительства жилья. Этому способствовали проводимые совместно с администрацией дороги социалистические соревнования. Профсоюзные организации проводили большую работу по созданию бытовых условий для строителей, обеспечению их питанием, участвовали в работе штабов. В период сдачи квартир профсоюзы организовывали работы по их отделке, проводили субботники, воскресники [7, с. 316].

В условиях резкого сокращения фондов социального развития из-за падения объемов перевозок, пленум дорпрофсожа в ноябре 1993 года принял решение согласиться с предложением руководства дороги о переходе с 1 января 1994 года на новые условия строительства жилья, предусматривавшие добровольное доленое участие железнодорожников в финансировании его строительства. Проект дорожного положения «О порядке жилищного строительства, распределения и заселения жилья» был обсужден комиссией по социальным вопросам и президиумом дорпрофсожа, где были изучены все предложения, поступившие от районных комитетов профсоюза, профкомов и индивидуальные предложения от членов профсоюза.

В 1990-е годы в условиях задержки заработной платы и дефицита продуктов питания, профсоюзным комитетам была поручена организация распределения вывоза и продажи продукции транспортных совхозов, подсобных хозяйств, что явилось хорошим подспорьем для стола железнодорожников.

В 1994 году в соответствии с решениями дорожных и отделенческих коллективных договоров, рекомендовалось, при недостатке средств на счетах предприятий, выдавать промышленные и продовольственные товары работникам дороги в счет заработной платы. На предприятиях и в организациях эту сложную и трудную работу в большинстве своем выполняли профсоюзные комитеты. По этим вопросам активно работали президиумы районных комитетов профессиональных союзов железнодорожников (райпрофсожи), комиссия дорпрофсожа по социальным вопросам (Г.И. Писарев, Е.М. Ботвина) [1, с. 417].

Помимо отмеченных направлений жилищно-бытовой работы, профсоюзные организации много внимания уделяли обеспечению топливом работников и пенсионеров железнодорожного транспорта, развитию садоводства и огородничества, подготовке жилья к зиме, созданию условий труда и быта проводников, локомотивных бригад, путейцев и т.д. [8, с. 12]

В XX веке, особенно в советский период, профсоюзы выполняли двоякую роль на предприятиях. С одной стороны, они способствовали росту эффективности производства, дорожный комитет профсоюза рабочих железнодорожного транспорта, районные комитеты профессионального союза железнодорожников, профкомы вместе с администрацией предприятий были организаторами производственного процесса, способствовали научно-техническому прогрессу, боролись за экономию материальных и топливно-энергетических ресурсов. Они участвовали в подготовке и повышении квалификации кадров, экономическом всеобуче, в организации бригадного подряда, хозрасчета, вели работу по укреплению трудовой дисциплины, обеспечению безопасности движения. В основном, можно сказать, занимались непосредственно работой, связанной с хозяйственными задачами.

С другой стороны, неотъемлемой частью деятельности профсоюзов была работа по защите прав и законных интересов человека труда. В советский период эта сфера деятельности профсоюзов обеспечивалась соответствующей поддержкой государства. В 1990-е годы, вследствие сложной экономической ситуации и изменившейся роли государства, выполнять эту задачу стало сложнее. Вместе с тем, предприятия железной дороги продолжали выполнять социальные обязательства перед своими работниками. В 1992 году с принятием отраслевого тарифного соглашения, коллективный договор принципиально изменился. На основе партнерских отношений с администрацией были определены формы профсоюзного влияния на весь комплекс работ. Через реализацию коллективных договоров решались вопросы оплаты и охраны труда, проводилась индексация заработной платы, предоставлялись дополнительные отпуска. Обеспечивались также гарантии ра-

ботникам в связи с сокращением численности, оказывалась помощь многодетным семьям, пенсионерам, работникам бюджетной сферы, расширению строительства объектов

*Литература*

1. Стальное звено Транссиба: 100 лет Красноярской железной дороге. 1899-1999 / сост. В.В. Чагин, В.Г. Саклаков. Красноярск: Кн. изд-во, 1998. 464 с.
2. Протоколы заседания правления // Гос. архив Красноярского края (ГАКК). Ф.Р. 2381. Оп. 1. Д. 257. Л. 127.
3. Корчин В.А., Юрлов Н.А. По шпалам из века в век. Очерки истории путевого хозяйства Красноярской железной дороги (1893-2011). Красноярск: ООО «Удачный экспресс»: ПИК «Офсет», 2011. 304 с.
4. Документы социально-экономического развития // ГАКК. Ф.Р. 2381. Оп. 1. Д. 258. Л. 185.
5. Рагозин В., Никотин Ю., Белов В. В центре Транссиба. 110 лет Красноярской железной дороге. Красноярск: ООО «Издательская группа «Все, всем, всем!», 2008. 320 с.
6. Протоколы совещаний при начальнике дороги и его заместителях // ГАКК. Ф.Р. 2381. Оп. 1. Д. 259. Л. 253.
7. Аксененко Н.Е., Лapidус Б.М., Мишарин А.С. Железные дороги России: от реформы к реформе. М.: Транспорт, 2001. 335 с.
8. Оценка социально-экономического состояния Красноярского края за годы реформ: аналитическая записка. Красноярск: Крайкомстат, 1999. 136 с.

социальной сферы, организации досуга железнодорожников и членов их семей.