

УДК 364.122.7 «1925/1985»

DOI: 10.17748/2075-9908-2016-8-6/1-62-67

**КОКОРИНА Любовь Борисовна**

Институт истории, государственного управления  
и международных отношений Кемеровского  
государственного университета  
г. Кемерово, Россия  
liubovkokorina79@mail.ru

**Liubov B. KOKORINA**

Institute of History, Public Administration and  
International Relations  
Kemerovo State University  
Kemerovo, Russia  
liubovkokorina79@mail.ru

**ОСОБЕННОСТИ СОЦИАЛЬНО-БЫТОВОГО  
РАЗВИТИЯ ГОРОДОВ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В  
1925-1985 гг.****FEATURES OF SOCIAL DEVELOPMENT OF  
THE CITIES OF WESTERN SIBERIA  
IN 1925-1985**

Интерес к социально-бытовой проблематике существует в российской историографии давно. Социальная и жилищная политика государства, демографическое развитие и вопросы благосостояния граждан Советского Союза нашли свое отражение в работах советских юристов, экономистов, историков. К сожалению, эти работы нельзя считать основополагающими, поскольку проблема объективной оценки качества жизни советских людей в них специально не ставилась. У авторов, работавших в 1950-1970-е годы, была другая задача - показать преимущества советской действительности по сравнению с западными аналогами. Проблематика социально-бытового обеспечения городского населения Кузбасса отражает специфику формирования и развития городов Западной Сибири. Главным недостатком опубликованных к настоящему времени исследований можно считать отсутствие четких формулировок проблем, с которыми приходилось сталкиваться в повседневной жизни населению Кемеровской и других областей Западной Сибири, а также отсутствие анализа способов преодоления существующих недостатков. Исследование показало, что главными проблемами закрепления трудовых кадров в городах Кемеровской области были проблемы жилищного, медицинского и транспортного обеспечения потребностей горожан. Слабость бюджетного финансирования и ведомственная расплывчатость сферы социально-бытового обеспечения в 1930-1950-е годы создавали препятствия для развития социальной инфраструктуры городов. Ценность работы заключается в том, что к настоящему времени архивы Кемеровской области не сохранили большого пласта сведений по истории трамвайного и других видов транспорта Сибири, что осложняет поисковую работу исследователей. Актуальность работы подтверждается отсутствием опубликованных комплексных исследований проблемы.

Interest in the social and domestic issues has long existed in the Russian historiography. Social and housing policies of the state, population and development issues of the welfare of citizens of the Soviet Union are reflected in the works of Soviet lawyers, economists, and historians. Unfortunately, this work can not be considered fundamental, because the problem of objective evaluation of the quality of life of the Soviet people in them specifically not intended. The authors, who worked in the 1950-1970's, was another task - to show the advantages of the Soviet reality as compared with Western counterparts. The problems of social welfare of the urban population of the Kuzbass reflect the specificity of formation and development of cities in Western Siberia. The main disadvantage of the published studies to date is the lack of clear language of the problems faced in everyday life of the population of other regions of Kemerovo and Western Siberia, as well as the lack of analysis of the ways to overcome existing shortcomings. The study showed that the main problem of retaining employees in cities of the Kemerovo oblast there were problems of housing, medical and transportation needs of the citizens. The weakness of the budgetary and departmental fragmentation of the sphere of social welfare in the 1930-1950ies created obstacles for the development of the social infrastructure of cities. The value of the work lies in the fact that to date the archives of the Kemerovo region has not kept a large reservoir of information on the history of the tram and other modes of transport in Siberia, which complicates the work of researchers. The relevance of the work is confirmed by the lack of published comprehensive studies of the problem.

**Ключевые слова:** жилищное строительство, санитарно-бытовые условия, экологические проблемы, противопожарные мероприятия, социально-бытовое развитие, транспорт.

**Keywords:** housing, sanitary conditions, environmental problems, dust events, social development, transport

О проблемах социально-бытового характера в советской историографии, как правило, не говорилось. Со второй половины 1980-х - по 1990-е годы профессиональный интерес исследователей к социальной проблематике усилился. В 1990-2000-е годы в Кузбассе публикуется ряд работ, в названии которых содержится прямое указание на то, что посвящены они различным отраслям социально-бытовой жизни общества. Например: коллекционное издание «Жилищно-коммунальное хозяйство Кузбасса», «Здравоохранение Кузбасса. 60 лет истории», в Новосибирске вышла работа Н.В. Куксановой «Социально-бытовое развитие городов Сибири в 1960-1970-е годы» и ряд других работ [15, 16, 19].

В данной статье автор попытается выявить основные социальные и бытовые проблемы работающего населения Западной Сибири на примере Кемеровской области.

В декабре 1925 г. XIV съезд ВКП (б) провозгласил курс на индустриализацию страны. Смена политического курса, с одной стороны, означала ускорение промышленного освоения Сибири, с другой - создала предпосылки для обострения проблемы жилищного обеспечения городского населения, особенно в Кемеровской области, где появились «временные поселки шахтостроителей, Коксостроя, ГРЭС, поселок Стандарт» [15, с. 118]. К концу лета 1936 г. весь жилой фонд г. Щегловска составлял 380 тысяч кв. м, из которых «на каждые 6 каменных домов приходилась сотня бревенчатых изб с огородами и сарайчиками» [15, с. 119]. В годы Великой

Отечественной войны имеющийся жилищный фонд области пополнился новыми временными жилищами, а возведенные в довоенный период постройки требовали капитального ремонта либо сноса по ветхости.

Первое послевоенное десятилетие также не принесло значительных успехов в деле решения жилищной проблемы: за период 1939-1959 г. население Западно-Сибирского экономического района выросло с 8,927 млн до 11,252 млн чел., 2,786 млн из них в 1959 г. проживали на территории Кемеровской области. Поэтому, несмотря на начавшийся в послевоенный период процесс сноса ветхого и временного жилья, на территории области сохранились как бараки, так и землянки, в которых жили рабочие.

Плановые показатели по строительству жилья, которые спускались из Центра, не могли быть выполнены на местах: в 1946 г. строители Омска план жилищного строительства выполнили на 42,3%. «Причины были всюду одинаковы - недостаток материалов, рабочих, низкий уровень механизации и др.» [18, с. 216]. Руководство комбината «Кузбассшахтострой» в качестве причин невыполнения плановых показателей жилищного строительства называло также следующие: отсутствие необходимых людских и материальных ресурсов, плохая организация, слабое внедрение передовых технологий ведения строительно-монтажных и отделочных работ, неудовлетворительное использование механизмов и транспорта, низкая трудовая дисциплина, активное применение ручного труда, дефицит квалифицированных рабочих кадров, большая текучесть рабочей силы.

Несвоевременное и некомплектное обеспечение строек технической документацией и оборудованием, отсутствие постоянного контроля за ходом строительства этих объектов со стороны руководителей трестов и управлений также порождало целый комплекс проблем [3]. Длительное отсутствие утвержденного генерального плана г. Кемерово привело к тому, что односторонняя застройка к концу 1950-х годов составила 85,1% от всей территории города, что свидетельствует о неэффективном использовании городских территорий. Во многих случаях строительство крупных объектов начиналось без разработки проектов организации работ и соответствующей подготовки строительных площадок. Отставание развития собственной базы производства местных строительных материалов от роста программы строительных работ, неудовлетворительное использование существующих мощностей по производству местных строительных материалов - все указанные проблемы сказались на темпах жилищного строительства в области: в январе 1946 г. в г. Кемерово был закончен и сдан в эксплуатацию один жилой дом, пять домов находились в процессе строительства [4].

Кроме того, в документах послевоенного времени можно обнаружить многочисленные суждения на качество строительных работ. Так, в 1946 г. главный архитектор г. Кемерово Кривцов отмечал, что качество нового жилья при выполнении плановых показателей катастрофически снизилось: «все то, что когда-то считалось преступлением, сейчас почти вошло в обычай: кирпич некондиционный, суррогатные растворы, штукатурка плохого качества» [1].

Другой важной проблемой являлось то, что в период строительства промышленных предприятий городов и рабочих поселков не уделялось должного внимания благоустройству и строительству коммунальных предприятий. В областном центре, например, из 21 тыс. кв. м жилья лишь около 5,5 тыс. кв. м были оснащены водопроводом, а канализацией и центральным отоплением - еще меньше [2].

Из 12 крупных городов Кемеровской области только в четырех имелись водопроводы, протяженность которых составляла только 2,3% от общей протяженности этих городов. Особенно тяжелое положение создалось с питьевой водой в городах Ленинск-Кузнецкий, Белово, Осинники, где в связи с подработкой угольных пластов большинство простейших шахтных и буровых колодцев остались без воды. Население вынуждено пользоваться водой из открытых водоемов, явно непригодной для употребления. Совершенно не решены были вопросы канализации во всех городах области. В связи с этим имели место «факты загрязнения городов, захламления отдельных участков и увеличения инфекционных заболеваний населения» [5].

Средний показатель обеспеченности населения жилой площадью в городах области в 1960 г. составил 5,2 кв. м на человека, а по отдельным городам - не превышал 8 кв. м общей площади и 5,9 кв. м жилой. К 1960 г. коммунальные водопроводы имелись в 5 городах из 16, причем фактическое потребление воды составляло менее 50 л на чел. в сутки при норме в 150-160 л [6].

Такое положение порождало новые, экологические проблемы: промышленные и бытовые стоки попадали в источники водоснабжения и обостряли проблемы экологической безопасности для населения, охраны труда и здравоохранения в регионе в целом. Очевидно, что все эти проблемы были взаимосвязаны и требовали комплексного решения.

Архивные документы свидетельствуют, что в 1940-е - 1950-е годы качество нового, только что отстроенного жилья оценивалось государственной комиссией как «удовлетворительное»

и в ряде случаев сдавалось в эксплуатацию с множеством недочетов, оставляемых за строительными организациями «в долг».

В 1960-е - 1970-е годы произошли качественные изменения в оснащении государственного жилого фонда водопроводом, канализацией, горячим водоснабжением, централизованной подачей тепла, в большинстве городов Сибири началась массовая газификация жилья, расширилось использование электричества для бытовых нужд горожан, в жилых домах стали устанавливать электрические плиты, закончилось строительство крупной водопроводной системы в Кемерово. Однако проблема водоснабжения по сравнению с другими областями Сибири продолжала оставаться одной из острейших.

Постоянная зависимость от министерств, заинтересованных в промышленной отдаче Кузбасса в части финансирования утвержденных правительством работ, не способствовала ускорению решения задач по повышению качества жизни в регионе. Это вело к неравномерному развитию городов Кузбасса и неодинаковому качеству жизни в них.

Важной переменной к лучшему стало то, что качество сдаваемой к середине 1980-х годов жилой площади существенно изменилось. Квартиры были оснащены системой канализации, водопровода, централизованного отопления, радиоточками, в многоэтажных домах появились мусоропроводы, раздельный санузел, импортная сантехника и обои.

Перечисленные мероприятия не решали другой важной задачи развития городов - транспортного обеспечения потребностей трудящегося населения. До 1950-х годов в Кузбассе не существовало общественного транспорта как категории. По состоянию на 1 января 1949 г., из 74 автобусов, имевшихся в городах области, 31 автобус принадлежал Министерству угольной промышленности. Соответственно, воспользоваться ими могли только работники угольных предприятий, да и то в качестве служебного транспорта. По личным делам передвигаться по городу на них было невозможно. Согласно документам, 4 автобуса работали на министерство металлургической промышленности, 1 - на министерство электропромышленности Кемеровской области, 2 автобуса принадлежали министерству химической промышленности, 5 автобусов было у Министерства строительства предприятий тяжелой индустрии Кемеровской области, 4 - у Министерства строительства топливных предприятий Кемеровской области, 1 - у Министерства сельскохозяйственного машиностроения Кемеровской области, 2 - у МВД, 3 - у Министерства здравоохранения, 1 (не на ходу) - у Всесоюзного Центрального Совета профессиональных союзов (ВЦСПС) и общественных организаций, 18 - у Министерства автомобильного транспорта [10].

В 1950-е годы служебные транспортные средства стали базой для формирования парка общественного транспорта.

Отчет о доходах и расходах по автоперевозкам на автобусах за 1950 г. по Кемеровскому облавтоуправлению подтвердил экономическую целесообразность использования автобусов как вида общественного транспорта: прибыль составила 743 тыс. руб. при плановой норме 736 тысяч. Согласно документу, за счет перевыполнения плана в качестве налога с нетоварных операций в государственную казну должны были поступить 117 тыс. рублей, или 6 тыс. дополнительного дохода [11].

Исследование показало, что на протяжении периода 1945-1970 гг. традиционным пассажирским транспортом в городах были автобусы и трамваи. По данным статистических исследований, первые автобусы общего пользования стали активно работать в 1951-1955 гг. в городах Новокузнецк, Белово, Анжеро-Судженск, Ленинск-Кузнецк и Прокопьевск. К концу 1955 г. в городах Кемеровской области в целом насчитывалось 199 автобусов общего пользования внутригородского и пригородного пассажирского сообщения. В 1958 г. начали движение первые автобусы в г. Тайге: автобусный парк города насчитывал 5 машин. Всего по городам области их было 477, а в 1959 г. - уже 554. К концу 1950-х гг. автобусы работали уже в 11 городах.

В 1960 г. численность автобусного парка кузбасских городов составила 891, в 1965 г. - 1463, а в 1970 г. - 1505 машин. К началу 1960-х гг. городской автобусный парк Кузбасса превосходил по численности парк Новосибирской области и Алтайского края, но отставал от Красноярского, где в 1962 г. работали уже 1642 автобуса [19, с. 68]. Несмотря на определенные достижения периода 1945-1960 гг. в решении проблем транспортного обеспечения потребностей населения, в 1960-1970-е годы исследователи зафиксировали отставание городов не только Кемеровской области, но и всей Сибири от среднереспубликанских показателей. К началу 1960-х годов города всей России «существенно отставали от развитых стран мира как в обеспечении населения общественным транспортом, так и в оснащении его надежной эксплуатационной базой» [19, с. 70].

Предоставленные сведения дают общую характеристику состояния транспортного обслуживания в городах области в целом. При более детальном рассмотрении обнаруживается специфика проблем транспортного обеспечения жителей городов. Например, при расчетах показа-

теля полезного действия общественного транспорта мы выяснили, что в 1958 г. в г. Тайге все 5 имеющихся в городе автобусов использовались крайне редко, поскольку при протяженности маршрута в 7 км в течение обследуемого года ими было совершено всего 250,98 поездок (1756,9 км). Если рассматривать внутригородское движение автобусов как путь в одну сторону маршрута, а затем обратно, то таких «маршрутных петель» было сделано 125,49. При подсчете среднего показателя этих поездок в месяц получается, что 5 автобусов должны были совершить всего 10,457 поездок в месяц, или по 2,1 поездки каждый. Таким образом, в 1958 г. каждый автобус в г. Тайге проезжал в среднем по 351,38 км за месяц, или по 4 поездки по маршруту. В то же время в течение рассматриваемого года ими было перевезено 723,3 тыс. чел. [12]. При расчете среднего показателя это означает, что при каждой поездке услугами общественного транспорта - автобуса - пользовались около 69 человек, то есть автобус был переполнен.

Дополнительным видом общественного транспорта в городах Кемеровской области стало такси. Поскольку нужда населения в общественном транспорте была высока, с 1950-х годов на территории области стали работать как легковые, так и грузовые машины-такси. Так же, как автобусы, такси с самого начала оказались выгодным с экономической точки зрения видом общественного транспорта. В 1950 г. чистая прибыль от эксплуатации легковых лей - такси (за вычетом налогов и др. расходов на себестоимость) составила 142 тыс. руб. (план - 152 тыс.). При общей для всего Кузбасса проблеме нехватки транспорта такси было призвано облегчить большие по протяженности пути путешествия горожан. В 1960-х годах такси стали доступны для населения. По данным статистических исследований, в 1960 г. легковые автомобили-такси были только в г. Ленинск-Кузнецке, в количестве 72 единиц. В других городах Кемеровской области такси не было либо их число не подсчитывалось, так как данные в архивных документах отсутствуют. Однако уже в 1961 г. в областном центре работало 142 легковые автомобили-такси и 29 грузовых такси. В г. Новокузнецке работало 116 легковых и 33 грузовых таксомоторов. В г. Осинники - 32, в г. Киселевске - 47, в г. Ленинск-Кузнецке - 103, в г. Анжеро-Судженске - 29, в г. Прокопьевске - 101, в г. Белово - 37, в г. Гурьевске - 12. В г. Мариинске в 1961 г. в наличии были только две легковые машины-такси. В городах Тайга, Топки, Салаир до 1970 г. такси не было. Это объясняется их документальным статусом городов районного подчинения, относительно небольшой территорией расселения, а также малой численностью населения по сравнению с крупными промышленными центрами Кемеровской области. На протяжении всего периода 1960-1970 годов исследования ЦСУ фиксировали значительный для того времени рост числа машин. Так, например, таксомоторный парк г. Новокузнецка за 10 лет вырос с 116 до 179 легковых автомобилей. Самый значительный рост наблюдался в г. Кемерово. Таксопарк города увеличился на 96 машин. В 1970 г. там было 238 машин-такси. Использование как грузовых, так и пассажирских такси свидетельствует о важности эксплуатации этого вида транспорта в регионе в указанный период. Однако увеличение автомобильного парка такси происходило только в тех городах, рост которых значительно обгонял возможности использования других средств передвижения.

В 1970-е годы заметных изменений в качестве обслуживания в городском пассажирском транспорте не произошло. Во многих городах снизились темпы развития трамвайного движения, наблюдался некоторый рост троллейбусного сообщения.

Проведенный нами исторический анализ архивных источников позволяет выделить следующие социальные и медицинские проблемы угольного региона, существовавшие в 1940-1950-х годах:

1) Организация труда на угольных предприятиях Кузбасса создавала реальную угрозу для здоровья работающего населения: противопылевые мероприятия на шахтах проводились редко, разработанные средства пылеподавления не нашли широкого применения, а где они были внедрены - работали с нарушениями параметров орошения [9]. Строительство шахт происходило наспех, без соблюдения техники безопасности, не хватало квалифицированных работников на всех этапах сдачи объекта. В результате профессиональная заболеваемость «хроническим пылевым бронхитом» сохранилась и в 1980-е годы.

2) Санитарно-бытовые условия жизни населения кузбасских городов создавали условия для распространения желудочно-кишечных инфекций, которые занимали лидирующее положение по заболеваемости в городах Осинники и Сталинск. Лечебно-профилактические заведения Кемеровской области не могли удовлетворить насущной потребности городов в медицинских услугах: по нормам Министерства здравоохранения на 1 тыс. населения в городах области должно было приходиться не менее 10 коек, а в городах Прокопьевск, Киселевск, Ленинск-Кузнецкий, Осинники и Белово в 1956 г. имелось 7 коек, а в городах Междуреченск и Мыски - 2 и 2,5 койки на 1 тыс. жителей. Медицинские учреждения области зачастую располагались в совсем не приспособленных для этих целей помещениях и не соответствовали санитарно-гигиеническим требованиям Министерства здравоохранения, из-за чего не могли обеспечить

высокого качества обслуживания населения. Не способствовал этому и кадровый дефицит медицинских работников [7].

3) Хронический недостаток в медикаментах во всех лечебно-профилактических учреждениях области в период 1940-1950-х годов (нехватка пенициллина, сульфпрепаратов и антибиотиков), постоянные перебои в снабжении спиртом, марлей и ватой при фактическом отсутствии их в открытой продаже, неразвитость аптечной сети и отсутствие собственной базы производства медикаментов создали еще целый пласт проблем для населения Кузбасса в целом. Отсутствие в больницах элементарного оборудования вынуждало врачей откладывать плановые операции.

4) Обеспечение населения и лечебно-профилактических учреждений области транспортными услугами также оставляло желать лучшего: санитарный транспорт на шахтах находился в ведении начальника шахты, что сильно затрудняло использование его лечебными учреждениями по назначению.

5) Несмотря на количественный рост всех видов транспорта в рассматриваемый период, его развитие не соответствовало потребностям быстрорастущих городов и рабочих поселков.

В 1980-е годы не произошло качественных изменений в обеспечении населения услугами городского пассажирского транспорта, не были решены вопросы его рентабельного и эффективного использования.

6) Главными проблемами транспорта были слабая ремонтная база, перегруженность подвижного состава, плохое состояние дорог и как следствие - постоянная техническая неисправность значительного количества машин.

7) Работа общественного транспорта осложнялась особенностями снабжения автотранспортных предприятий и недостаточно большой протяженностью трамвайных и троллейбусных путей в Кемеровской области.

Давая оценку состоянию социально-бытового развития городов Западной Сибири, необходимо признать, что одним из источников перечисленных в данной работе проблем был сохраняющийся на протяжении всего рассматриваемого периода ведомственный подход к решению социальных задач развития региона, недостаток своевременного обеспечения строек проектной документацией и финансированием, человеческий фактор, а также объективно сложившиеся обстоятельства российской истории.

### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Государственный архив Кемеровской области (ГАКО). П-75, Оп.2, Д.55, Л.133.
2. ГАКО. Р-304, Оп.28, Д.5, Л.4.
3. ГАКО. П-75, Оп.7, Д.6, Л.3, 4, 8.
4. ГАКО. П-5, Оп.2, Д.2, Л.7.
5. ГАКО. П-75, Оп.8, Д.65, Л.28-32.
6. ГАКО. П-75, Оп. 75, Д.86, Л.20.
7. ГАКО. П-75, Оп.7, Д.418, Л.9.
8. ГАКО. П-75, Оп.54, Д.173, Л.17.
9. ГАКО. П-75, Оп.51, Д.128, Л.5.
10. ГАКО. Р-304, Оп.6, Д.17, Л.2-69.
11. ГАКО. Р-304, Оп.6, Д.27, Л.12.
12. ГАКО. Р-304, Оп.8, Д.8, Л.18.
13. Балибалов И.А. Кемерово вчера, сегодня, завтра. - Кемерово, 1982.
14. Букин С.С. Опыт социально-бытового развития городов Сибири (вторая половина 40-х - 50-е гг.). - Новосибирск, 1991.
15. Жилищно-коммунальное хозяйство Кузбасса. - Кемерово, 2004.
16. Здравоохранение Кузбасса. 60 лет истории. - Кемерово, 2006.
17. История Кузбасса /Отв. ред. Н.П. Шуранов. - Кемерово, 2006.
18. История Сибири [в 5 т.]. - Т. 5. - М., 1976.
19. Куксанова Н.В. Социально-бытовое развитие городов Сибири в 1960-1970 гг.: Учеб. пособие. - Новосибирск, 1994.
20. Малинин Е.Д., Ушаков А.К. Население Сибири. - М., 1976.

### REFERENCES

1. GAKO: P-75, Op.2, D. 55, L. 133.
2. GAKO: P-304, Op.28, D. 5, L. 4.
3. GAKO: P-75, Op.7. 6, L. 3, 4, 8.
4. GAKO: P-5, Op.2., D. 2, L. 7.
5. GAKO: P-75, Op.8, D. 65, L. 28-32.
6. GAKO: P-75, Op. 75, D. 86, L. 20.

7. GAKO: P-75, Op.7, D. 418, P. 9
8. GAKO: P-75, Op.54, D. 173, L. 17.
9. GAKO: P-75, Op.51, D. 128, L. 5.
10. GAKO: P-304, Op.6, D. 17, Sheet 2-69.
11. GAKO: P-304, Op.6, D. 27, L. 12.
12. GAKO: P-304, Op.8, D 8, L 18.
13. Balabanov I.A. Kemerovo yesterday, today and tomorrow. Kemerovo, 1982.
14. Bukin S. S. Experience of social development in Siberian cities (the second half of the 40-ies - 50-ies.). Novosibirsk,1991
15. Housing and communal services of Kuzbass. Kemerovo, 2004
16. Health Of Kuzbass. 60 years of history. Kemerovo, 2006
17. The History Of Kuzbass /Ed. Ed. N.P. Shuranov. Kemerovo, 2006
18. History of Siberia [in 5 volumes]. Т. 5. М, 1976.
19. Kuksanov N.V. Social development of the cities of Siberia in the period of 1960-1970: Proc. Allowance. Novosibirsk, 1994.
20. Malinin, E.D., Ushakov A.K. The Population Of Siberia. М., 1976.

### Информация об авторе

Кокорина Любовь Борисовна, соискатель кафедры истории России, Институт истории, государственного управления и международных отношений, Кемеровский Государственный Университет, г. Кемерово. Россия  
liubovkokorina79@mail.ru

Получена: 07.11.2016

**Для цитирования статьи:** Кокорина Л. Б., Особенности социально-бытового развития городов западной сибиря в 1925-1985 гг.. Историческая и социально-образовательная мысль. 2016. Том. 8. № 6. Часть 1. с. -6/1-62-67.  
doi: 10.17748/2075-9908-2016-8-6/1--6/1-62-67.

### Information about the author

Liubov B. Kokorina, Postgraduate Student, Department of History, Institute of History, Public Administration and International Relations, Kemerovo State University,

Kemerovo, Russia  
liubovkokorina79@mail.ru

Received: 07.11.2016

**For article citation:** Kokorina L.B., Osobennosti social'no-bytovogo razvitija gorodov zapadnoj sibiri v 1925-1985 gg.. [Features of social development of the cities of western Siberia in 1925-1985]. Istoricheskaya i sotsial'no-obrazovatel'naya mys'l = Historical and Social Educational Ideas. 2016. Vol . 8. no. 6. Part. 1. Pp. -6/1-62-67.  
doi: 10.17748/2075-9908-2016-8-6/1--6/1-62-67. (in Russian)