**УДК 911.375.4:338.45(571.620-2)”193”**

**Андриец Ульяна Михайловна** – аспирант Дальневосточного института управления – филиала РАНХиГС (г. Хабаровск). *E-mail: andrietsuljana@yandex.ru*

**У.М. Андриец**
**U.M. Andriets**

# Вклад ВЛКСМ в индустриализацию и укрепление обороноспособности Дальневосточного региона СССР в 1930-е гг. (на примере строительства г. Комсомольска-на-Амуре)

*Дальний Восток всегда занимал важное место в системе национальной безопасности России из-за его особого геополитического статуса. Проблема модернизации и укрепления обороноспособности региона, актуальная в наши дни, остро стояла и перед Советским государством в 1920-е – 1930-е гг. На основе неопубликованных архивных данных и воспоминаний комсомольцев автор раскрывает участие комсомольской организации в развитии края на примере строительства г. Комсомольска-на-Амуре, которое стало важной вехой в промышленном освоении Дальнего Востока. В статье подчёркнута особая роль комсомольских мобилизаций для хозяйственного развития края, отражён вклад комсомольцев в строительство важнейших промышленных объектов: судостроительного и авиационного заводов, отмечены тяжёлые условия труда и быта молодых первостроителей. Автор приходит к выводу, что молодёжь, задействованная на самых ответственных участках строительства, стала опорой в реализации партийно-государственных мероприятий и решении социально-экономических задач индустриализации региона.*

# Contribution of the All-Union Leninist Young Communist League (AULYCL) to industrialization and strengthening of the defense capability of the Far-Eastern region of the USSR in the 1930$^{th}$ (on the example of construction of Komsomolsk-on-the Amur city)

*The Far East always took an important place in the system of national security of Russia because of its special geopolitical status. The problem of modernization and strengthening of defense capability of the region, which actual today, was particularly acute for the Soviet state in the 1920$^{th}$ - the 1930th years. On the basis of unpublished contemporary records and memoirs of Komsomol members the author opens participation of the Komsomol organization in development of edge on the example of a city building of Komsomolsk-on-Amur, which became an important milestone in industrial development of the Far East. In article emphasized the special role of Komsomol mobilization for economic*

*development of edge, reflected the contribution of Komsomol members to construction of the major industrial facilities: ship-building and aviation plants, noted severe conditions of work and life of young first builders. The author comes to a conclusion that the youth involved on the most responsible sites of construction became a support in realization of party governmental activities and the solution of social and economic problems of industrialization of the region.*

***Ключевые слова:*** *новейшая история, индустриализация, комсомольские стройки, мобилизация.*

***Keywords:*** *contemporary history, industrialization, komsomol buildings, mobilization.*

В последние годы руководство Российской Федерации всё чаще подчёркивает, что развитие дальневосточных территорий – один из национальных приоритетов, ключ к решению многих социально-экономических, демографических и геополитических проблем. В 2014 г. был принят Закон «О территориях опережающего социально-экономического развития» (далее – ТОСЭР), направленный на создание правовых основ государственной поддержки регионам Дальневосточного Федерального округа (далее – ДФО). Главной целью ТОСЭРов является обеспечение подъёма и опережающего развития Дальнего Востока, превращение региона в преуспевающий и привлекательный для жизни и ведения бизнеса регион. Однако реализацию основных задач развития Дальнего Востока – освоение природных богатств края, формирование инфраструктуры, строительство промышленных и гражданских объектов, повышение транспортной доступности региона, развитие сельского хозяйства, топливно-энергетического комплекса, создание современных производств – осложняет слабая освоенность дальневосточных территорий, диспропорции в инфраструктуре, транспорте, подготовке квалифицированной рабочей силы, неудовлетворительное функционирование социальной сферы. Между тем, подобные задачи и проблемы, связанные с развитием региона, уже были обозначены высшим руководством нашей страны в 30-е гг. XX в. В связи с этим, представляется, что опыт модернизации Дальневосточного края, реализованный советским государством, является особенно актуальным на сегодняшний день.

В данной статье рассматривается практика привлечения молодёжи к реализации партийно-государственной политики развития Дальнего Востока РСФСР на примере строительства г. Комсомольска-на-Амуре. Ныне он известен как дальневосточный центр авиационной и судостроительной промышленности. Современная политика в области данных отраслей машиностроения, направленная на сохранение РФ статуса мировой авиационной державы, усиление позиций российской авиапродукции военного и гражданского назначения на мировом рынке, повышение

конкурентоспособности российских судостроительных предприятий, их переориентацию на строительство высокотехнологичных судов, также заставляет обращаться к прошлому – к истокам индустриализации края.

XIV съезд ВКП(б) ознаменовал окончание восстановительного периода и переход к процессу социалистической индустриализации страны, основными задачами хозяйственного строительства съезд назвал реконструкцию промышленности и поднятие производительности труда [1, с. 75]. В конце 1920-х – начале 1930-х гг. особое внимание Правительства СССР было обращено на обороноспособность страны, в том числе дальневосточного региона, занимающего одно из ключевых мест в системе национальной безопасности в связи с его особым геополитическим положением. В 1930 г. на XVI съезде ВКП(б) задачей первостепенной важности было названо форсированное развитие отраслей промышленности, повышающих обороноспособность СССР [1, 585]. В Постановлении ВЦИК и СНК РСФСР от 20 февраля 1930 г. «О хозяйственном и культурном строительстве Дальнего Востока» указывалось, что Дальневосточный край (далее – ДВК), занимающий особое географическое положение и обладающий значительными природными богатствами, приобретает исключительно важную роль для политического и хозяйственного развития страны, что требует повышения темпов социалистической реконструкции, хозяйственного и культурного строительства края [2]. Социалистическая индустриализация Дальнего Востока предполагала развитие тяжёлой промышленности, техническое перевооружение производства, промышленное строительство, ликвидацию частного капитала, укрепление роли коммунистической партии и рабочего класса. IX Краевая партийная конференция 1930 г. поставила задачу: «… Превратить ДВК в мощный хозяйственный аванпост на берегах Тихого океана» [3].

Реализация этих задач сопровождалась рядом трудностей, связанных с геополитическими и социально-экономическими особенностями ДВК. Дальний Восток к тому времени являлся самым отдалённым от промышленного центра и от баз снабжения, необжитым, технически отсталым регионом.

В.Л. Комаров, вице-президент Академии наук СССР, писал: «… Индустриализация края остро упирается в недостаток рабочей силы… Здесь, в этом диком и заброшенном крае, недра и поверхности которого преисполнены богатствами, комсомол должен сыграть одну из решающих ролей» [4]. Таким образом, именно члены комсомольской организации должны были стать ядром промышленных кадров на Тихоокеанском побережье, возглавить развитие края. С 1928 г. комсомол стал проводить широкомасштабные мобилизации юношей и девушек на важнейшие стройки страны, в том числе на промышленное строительство в ДВК.

В марте 1932 г. в «Комсомольской правде» был опубликован специальный заказ Госплана СССР для ВЛКСМ. Согласно этому заказу, комсомол должен был принять участие в разработке и продвижении энергетической проблемы – добыче угля и нефти, использовании водной

энергии, в развитии дальневосточной металлургии, в решении транспортной проблемы как ключевого фактора, дающего возможность к освоению богатств края, а также способствовать решению сельскохозяйственных проблем [5]. Подчёркивалось, что комсомол должен сыграть одну из решающих ролей в развитии производительных сил края.

Социалистическое строительство потребовало перестройки работы комсомола. ЦК ВЛКСМ выдвинул лозунг, согласно которому весь союз должен стать ударной бригадой и в городе, и в деревне, и на производстве, и в колхозном строительстве. Перед молодёжью встала задача активного участия в практическом осуществлении индустриализации, введении новых методов организации труда, поднятии трудовой дисциплины. III Дальневосточный съезд ВЛКСМ, состоявшийся в 1926 г., обозначил завершение восстановительного периода и поставил новые цели – построение социалистического общества, создание промышленного потенциала края.

В 1930 г. был объявлен курс на индустриализацию Дальнего Востока. Первой целью стало сооружение судостроительного завода для укрепления базы Тихоокеанского флота. В январе 1932 г. Правительственная комиссия под председательством заместителя наркома по военным и морским делам Я.Б. Гамарника обследовала район нижнего течения Амура. Наиболее подходящим местом для строительства судостроительного завода было признано с. Пермское Нижне-Тамбовского района. Это место было окончательно утверждено правительством в феврале 1932 г. Кроме того, 25 февраля 1932 г. Главное управление народного комиссариата тяжёлой промышленности СССР издало Приказ о строительстве на Дальнем Востоке авиационного завода. Место строительства было определено комиссией в районе нанайского стойбища Дзёмги [6]. В марте 1932 г. ЦК ВКП(б) и ЦК ВЛКСМ объявили мобилизацию для строительства нового города. Тогда же ЦК ВКП(б) направил на Дальний Восток генерального секретаря ЦК ВЛКСМ А.В. Косарева. Будучи в крае, Косарев занимался изучением состояния юношеского движения, посетил промышленные, рыбопромысловые предприятия, а по возвращении в Москву в «Комсомольской правде» была опубликована его статья с призывом освоить Дальний Восток руками молодёжи.

Эшелоны с мобилизованными комсомольцами двинулись в ДВК. Путь занимал от 18 до 23 суток и был довольно тяжёлым, учитывая перебои с питанием, низкий уровень культурно-бытового обслуживания, отсутствие санобработки [7].

По плану мобилизации на строительство заводов должны были прибыть 6 тысяч комсомольцев. В результате, прибыли 6776 чел., из которых 3747 комсомольца – на строительство судостроительного завода (завод №199), 1839 – авиационного завода (завод №126), 701 комсомолец должен был быть отправлен в г. Спасск на строительство цементного завода и 466 – в г. Уссурийск на работы по сооружению сахарного завода [8]. Большинство прибывших были в возрасте 18 – 22 лет.

По прибытию мобилизованных на Дальний Восток стали очевидны многие проблемы. Обнаружился значительный недобор необходимых специалистов. К примеру, из заявленного количества плотников в 2570 чел. прибыли 1387 чел., из 150 востребованных печников таковых оказалось 63, из 520 заявленных землекопов прибыли лишь 5 [9]. Многие трудности возникли из-за того, что в ряде организаций был неудовлетворительно проведён набор комсомольцев. К примеру, на Украине пообещали по приезду к месту назначения предоставить квартиры, в Нижнем Новгороде, на Северном Кавказе советовали не брать постельные принадлежности, бельё, одежду, говоря о том, что всё это предоставят на Дальнем Востоке. В связи с этим, часть мобилизованных комсомольцев приехали только в пальто, имея лишь один комплект белья. Свыше 200 вновь прибывших комсомольцев были сняты с рабфаков, техникумов и школ, возраст их был от 14 до 17 лет. Отдельные группы заявляли, что в течение суток их сняли с работы и принудительно отправили в ДВК. 30 чел. прибыли с серьёзными заболеваниями, один оказался инвалидом 2-й категории [10]. Часть комсомольцев, неудовлетворённых бытовыми условиями, настойчиво требовали отправить их назад. В первые дни вернулись назад 474 чел., большинство из которых имели комсомольский стаж с 1931 – 1932 гг. [11].

В связи с тем, что эшелоны с комсомольцами прибыли раньше, чем предполагалось, и навигация по Амуру ещё не была открыта, отправка их на строительство заводов затягивалась. Крайком ВКП(б) был вынужден временно разместить прибывших комсомольцев на предприятиях г. Хабаровска и края. Прибывшие комсомольцы временно работали на строительстве Хабаровской электростанции, Дальсельмаше, Дальзаводе, цементном заводе, Рабочем союз-городке, Нефтестрое, кирпичных заводах.

В марте 1932 г. была создана специальная партийная комиссия по приёму и размещению комсомольцев под председательством секретаря крайкома ВКП(б) А.П. Гричманова. Несмотря на острый жилищный дефицит, удалось разместить всех мобилизованных. Были выделены спецкомендanты, которые вели подготовку и оборудование общежитий, организацию столовых. В общежитиях проводилась работа по ознакомлению комсомольцев с географией и природными богатствами края, политической обстановкой, бытом дальневосточных жителей, было организовано посещение Краеведческого музея, работали кино-передвижки, агитационно-художественная группа ДКК ВЛКСМ «Боевые сигналы» [12]. Между тем, в некоторых организациях (Стройтрест, Нефтестрой) условия проживания были очень тяжёлыми: крыши бараков протекали, не было кроватей, света, не было налажено продовольственное снабжение, антисанитарное состояние жилья провоцировало распространение заболеваний. В Соцгородке из имеющихся 263 комсомольцев на работу выходили не более 100, объясняя это низкой зарплатой и использованием их не по специальности [13]. Такое положение вызывало беспокойство партийных органов. На совещании Далькрайкома ВКП(б) по вопросу о комсомольцах-шеститысячниках в мае 1932 г. было вынесено Решение, согласно которому в случаях невыполнения

партприкреплёнными своих обязанностей по политическому и партийному обслуживанию комсомольцев они привлекались к строжайшей ответственности, вплоть до исключения из партии [14].

7 мая 1932 г. на пароходах «Колумб» и «Коминтерн» к месту, выбранному для строительства судостроительного завода – селу Пермскому, насчитывавшему к 1930 г. лишь 360 жителей [15], была отправлена первая партия комсомольцев в составе 300 чел. 12 мая были отправлены 530 чел., и 600 членов союза выехали на строительство завода 23 мая. К месту строительства авиационного завода первый комсомольский десант из 143 чел. выехал 29 мая на пароходе «Капитан Карпенко» [16]. Ряды первостроителей города также пополнили демобилизованные красноармейцы.

Первоначально стройки (Дальпромстрой и Авиастрой), ставшие центрами двух основных районов будущего города, существовали почти независимо друг от друга, т. к. между ними пролегала болотистая тайга и река Силинка, и при отсутствии средств передвижения общение было весьма затруднено.

Площадки для строительства оборудованы не были, комсомольцы расселялись в палатках и землянках, не было столовой и необходимых для строительства инструментов: один топор приходился на 10 – 15 чел. [17]. Отсутствовали спецодежда, обувь, постельные принадлежности, керосин. Органы ОГПУ отмечали ненормальное положение, сложившееся на строительной площадке авиационного завода. Кухни не отвечали минимальным санитарным требованиям, в пищу добавлялась сырая вода, предлагаемая еда зачастую была непригодна к употреблению. К ноябрю 1932 г. не было построено ни одного зимнего барака [18]. В связи с этим, комсомольской организации строек приходилось заниматься решением многих несвойственных ей хозяйственных и производственных вопросов: налаживать снабжение и общественное питание, заниматься заготовкой продуктов, стимулировать ускоренное строительство жилья.

В силу того, что единственным путём сообщения была р. Амур, навигация на которой длилась только 5 месяцев в году, строители города не могли получать всё необходимое извне. Кета, добытая в Амуре, являлась главным, а порой единственным блюдом в рационе комсомольцев. Зимой 1932 г. из-за нехватки продуктов были существенно снижены нормы питания. Вскоре началось распространение цинги, которое было сложно остановить из-за отсутствия эффективных средств, опыта лечения и профилактики этого заболевания.

ЦК ВКП(б) определил для Дальпромстроя задачу – начать промышленное строительство в 1933 г., для чего был необходим строительный материал – лес. Поэтому в 1932 г. началось возведение лесопильного завода. Партийные и комсомольские комитеты приняли решение мобилизовать 40% имеющихся в будущем городе коммунистов и комсомольцев на лесозаготовки. В первые дни партийно-комсомольское собрание Пиванского лесоучастка повысило нормы выработки леса с 5,6 до

6,6 кубометра в день на человека [19]. В ноябре 1933 г. был организован сплав леса по двух километровому каналу, проложенному в замёрзшей реке. Комсомолец Н.П. Яровой, прибывший в мае 1932 г. в с. Пермское, вспоминает: «… На первых порах не было даже транспорта для подачи леса от озера, уборки пиломатериалов и отходов. Доставка леса осуществлялась лебёдками. Преодолевая огромные трудности, мы всё же давали 60 – 70 кубометров пиломатериала в сутки» [20].

Тяжёлые условия труда и быта становились причиной бегства, что заставило ввести пропуска и установить посты при пересадке на пароходы. К 1 октября 1932 г. со стройки судостроительного завода дезертировали 504 чел. Однако предотвращение бегства со строительства было связано не только с использованием запретительных мер. В ноябре 1932 г. комсомол АСЗ инициировал кампанию самозакрепления на стройке до пуска завода, добившись 67% закрепления от общего состава организации [17]. В 1937 г. комсомольская организация города насчитывала 6880 чел. [21]. Из числа первостроителей в городе продолжали работать около 4000 чел. [22].

6 июля 1932 г. открылась первая конференция ВЛКСМ Дальпромстроя. Указав на преобладание среди рабочей силы комсомольцев, прибывших по призыву ЦК ВЛКСМ на строительство заводов, конференция обратилась с просьбой к Далькрайисполкому, Далькрайкому ВКП(б), Далькрайкому ВЛКСМ и ЦК ВЛКСМ ходатайствовать перед ЦИК СССР о переименовании с. Пермского в г. Комсомольск-на-Амуре [17]. Конференция избрала районный комитет ВЛКСМ, секретарём райкома был назначен С.Ф. Поликарпов. 10 декабря 1932 г. Президиум ВЦИК принял Постановление о преобразовании с. Пермского в г. Комсомольск-на-Амуре.

В июне 1933 г. бюро Далькрайкома ВКП(б) заслушало Доклад начальника Дальпромстроя И.А. Каттеля и констатировало, что создана база для начала промышленного строительства. К этому времени были построены лесопильный завод, механические мастерские, известковый завод, были заготовлены необходимые строительные материалы [23].

В 1933 г. было начато строительство первого корпуса Амурского судостроительного завода. В мае 1935 г. на заводе было заложено первое судно из заготовок, доставленных с Николаевского судостроительного завода. 18 июля 1934 г. был возведён фундамент машиностроительного (авиационного) завода, в мае 1935 г. начали работу первые цеха, а в 1936 г. завод вступил в строй действующих предприятий страны. Авиационный завод в 1937 г. одним из первых полностью перешёл на использование вольнонаёмных кадров [24].

Однако к началу 1940-х гг. для города по-прежнему был характерен жилищный кризис: муниципальное строительство отсутствовало, горсовет не мог обеспечить жильём кадры, прибывающие для пополнения городской организации. Оргбюро ЦК ВКП(б) по Хабаровскому краю отмечало в конце 1938 г., что «… состояние городского хозяйства крайне неудовлетворительно, город не имеет дорог, водопровода, канализации,

уличного освещения, благоустройства» [26]. Крайне тяжёлые бытовые условия приводили к текучести рабочей силы на стройках.

XVIII съезд ВКП(б) в Резолюции «Третий пятилетний план развития народного хозяйства СССР» предусматривал создание на Дальнем Востоке новой металлургической базы с полным металлургическим циклом для обеспечения всех потребностей машиностроения [1, 890]. Металлургический завод «Амурсталь», постановление о строительстве которого было принято ещё в 1935 г., был объявлен пусковым объектом третьей пятилетки. В апреле 1939 г. пленум ЦК ВЛКСМ обсуждал вопрос о работе организаций ВЛКСМ в связи с решениями XVIII съезда ВКП(б) и установил шефство комсомола над рядом крупнейших новостроек страны, в их числе и над сооружением завода «Амурсталь». Летом 1939 г. по комсомольским путёвкам прибыли 960 чел., 240 чел. – по оргнабору. В октябре 1940 г. с путёвками ЦК ВЛКСМ из Кировской области прибыли ещё 770 юношей и девушек. Только на строительстве мартеновского цеха были созданы 14 молодёжных бригад, к началу 1941 г. готовность цеха составила более 50% [27].

Конечно, важно отметить вклад в создание города военно-строительных частей и заключённых Дальлага. Из 162 крупных лагерей для заключённых, существовавших в СССР, более 60 размещались на Дальнем Востоке [28, с. 214]. Однако это не умаляет роли комсомольцев в создании города. Значительная часть промышленного строительства ДВК осуществлялась руками молодых людей, готовых отдать силы и молодость для созидания счастливого коммунистического общества. Е.П. Петров, посетивший Дальний Восток в 1937 г., писал о первостроителях г. Комсомольска-на-Амуре: «… Большинство из них были мальчики, которые могли предложить только свои руки и энтузиазм. Они рубили тайгу, выкорчёвывали пни, строили первые землянки. На их глазах создавались заводы. Они пошли работать туда. Они учились, приобретали профессии, продвигались вперёд» [29].

Период 20-х – 30-х гг. XX в. был периодом мобилизации национальных сил для решения сверхважных и сверхсложных задач. Комсомол, который являлся неотъемлемой частью советского общества и коммунистической партии, также приобрёл мобилизационный характер. С 1927 г. задачи хозяйственного развития стали основными в деятельности комсомола. Комсомольские мобилизации приобрели особое значение для Дальнего Востока в связи с острой нехваткой рабочих кадров в регионе.

Комсомол был нацелен на объединение молодёжи (в первую очередь, в целях решения партийно-государственных задач), однако, он также способствовал сплочению молодёжи для разрешения её собственных интересов, социализации молодого поколения. Работа в союзе требовала от молодых людей определённых личных лишений, большой преданности делу, целеустремлённости, активности, порядочности, поэтому утверждение о том, что комсомольская организация «… не способствовала формированию социально зрелой личности» [30, с. 13 – 14] крайне спорно. Строительство г. Комсомольска-на-Амуре стало важным вкладом в промышленное освоение

Дальнего Востока. По существу, город был первой комсомольской стройкой, уклад которой формировал у молодёжи дисциплинированность, самостоятельность, ответственность, инициативность, чувство долга. Первостроители города подчёркивают, что истоки их самоотверженного труда не в фанатизме и не в политическом контексте, а в присущем молодёжи тех лет чувстве высокой личной ответственности за состояние дел и на стройке, и в государстве [31, с. 38]. Комсомольская организация, задействованная в реализации важнейших мероприятий, направленных на развитие края, внесла весомый вклад в модернизацию ДВК и превращение края в промышленную базу Тихоокеанской России.

***Литература и источники:***


*1. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК [Текст] : – 7-е изд. – М. : Гос. изд-во политической литературы, 1953. – Ч. 2.*

*2. Комсомольский-на-Амуре государственный архив (КнАГА). Ф. Р-176. – Оп. 1. – Д. 24. – Л. 207.*

*3. Государственный архив Хабаровского края (ГАХК). Ф. П-2. – оп. 1. – Д. 185. – Л. 4.*

*4. КнАГА. – Ф. Р-176. – Оп. 1. – Д. 24. – Л. 208.*

*5. КнАГА. – Ф. Р-176. – Оп. 1. – Д. 27. – Л. 8.*

*6. КнАГА. – Ф. Р-176. – Оп.1. – Д. 24. – Л. 209.*

*7. ГАХК. – Ф. П-2. – Оп. 1. – Д. 356. – Л. 17.*

*8. ГАХК. – Ф. П-2. – Оп. 1. – Д. 356. – Л. 15.*

*9. ГАХК. – Ф. П-2. – Оп. 1. – Д. 356. – Л. 22.*

*10. ГАХК. – Ф. П-2. – Оп. 1. – Д. 356. – Л. 15-16.*

*11. ГАХК. – Ф. П-2. – Оп. 1. – Д. 356. – Л. 19.*

*12. ГАХК. – Ф. П-2. – Оп. 1. – Д. 356. – Л. 18 – 19.*

*13. ГАХК. – Ф. П-618. – Оп. 1. – Д. 99. – Л. 10 об.*

*14. ГАХК. – Ф. П-618. – Оп. 1. – Д. 99. – Л. 17.*

*15. КнАГА. – Ф. Р-8. – Оп. 1. – Д. 2. – Л. 1.*

*16. КнАГА. – Ф. Р-176. – Оп. 1. – Д. 27. – Л. 13.*

*17. Краеведческий музей г. Комсомолька-на-Амуре, С-5, П-2, К-127, инв. № 5065.*

*18. ГАХК. – Ф. П-2. – Оп. 1. – Д. 379. – Л. 251.*

*19. КнАГА. – Ф. Р-176. – Оп. 1. – Д. 19. – Л. 17.*

*20. КнАГА. – Ф. Р-176. – Оп. 1. – Д. 19. – Л. 28.*

*21. КнАГА. – Ф. Р-176. – Оп. 1. – Д. 27. – Л. 71.*

*22. КнАГА. – Ф. Р-176. – Оп. 1. – Д. 27. – Л. 36.*

*23. КнАГА. – Ф. Р-176. – Оп.1. – Д. 27. – Л. 47.*

*24. КнАГА. – Ф. Р-19. – Оп. 1. – Д. 12. – Л. 10 об.*

*25. КнАГА. – Ф. Р-176. – Оп. 1. – Д. 47. – Л. 12.*

*26. КнАГА. – Ф. Р-8. – Оп. 1. – Д. 2. – Л. 35.*

*27. КнАГА. – Ф. Р-176. – Оп. 1. – Д. 27. – Л. 69.*

*28. Билим, Н. Н. Молодёжная политика СССР и её реализация на Советском Дальнем Востоке (ноябрь 1922 – июнь 1941 гг.) : дисс. ... д-ра ист. наук: (07.00.02) / Н. Н. Билим. – Хабаровск, 2015.*

*29. КнАГА. – Ф. Р-176. – Оп. 1. – Д. 20. – Л. 26.*

*30. Лисовский, А. В. В поисках идеала: Диалог поколений / А. В. Лисовский, В. Т. Лисовский. – Мурманск : Издательство МГУ. – 1994.*

*31. Сафонов, П. Ф. Годы сближаю разные… (Воспоминания первостроителей Комсомольска-на-Амуре) / П. Ф. Сафонов. – Хабаровск : Хабаровское книжное издательство. – 1982.*