

УДК: 93

DOI: 10.35254/bsu/2023.64.06

*Козыбаева М.**филиал Института истории и этнологии им. Ч. Ч. Валиханова*

ПРОБЛЕМЫ БЛАГОУСТРОЙСТВА И РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДОВ СЕВЕРНОГО КАЗАХСТАНА В 1920-1930-Е ГГ.

Аннотация

В статье автор изучает особенности инфраструктуры, внешнего облика и благоустройства городов в Северном Казахстане и их влияние на жизнь горожан. Хронологические рамки исследования охватывают период с 1920 по 1930-е гг. Автор отмечает, что вплоть до второй половины 1930-х гг. города Северного Казахстана имели обычный облик советской провинции, обладая статусами губернских и уездных центров. Однако и после приобретения ими статуса областных центров, начиная с 1936 г., на конец периода оставалось много проблем в их благоустройстве и развитии жилищной инфраструктуры. Коммунальное хозяйство городов долгое время контролировало большой перечень вопросов от уборки улиц до контроля домоуправлений. Большой проблемой для жилищного фонда городов был недостаток жилых и служебных помещений, что вызывало активизацию процессов муниципализации. Автор приходит к выводу, что к концу 1930-х гг. в городах имелась развитая транспортная, телеграфно-коммуникационная инфраструктура, что было связано с усилением роли региона в социально-экономической жизни страны.

Ключевые слова: город, благоустройство, инфраструктура, городское население, муниципализация, коммунальное хозяйство, жилищный фонд, коммуникации, провинция, регион.

*Козыбаева М.**Ч. Ч. Валиханов атындагы Тарых жана этнология институтунун филиалы*

1920–1930-ЖЫЛДАРДА ТУНДУК КАЗАКСТАНДЫН КАЛАЛАРЫНДАГЫ ИНФРУСТУКТУРАСЫН ЖАКШЫРТУУ ЖАНА ДАМЫТУУ МАСЕЛЕЛЕРИ

Кыскача мазмуну

Макалада автор Түндүк Казакстандагы шаарлардын инфраструктурасынын өзгөчөлүктөрүн, сырткы көрүнүшүн жана көрктөндүрүүсүн жана алардын жарандардын жашоосуна тийгизген таасирин изилдейт. Изилдөөнүн хронологиялык масштабы 1920-жылдан 1930-жылга чейинки мезгилди камтыйт. Автор 1930-жылдардын экинчи жарымына чейин деп белгилейт. Түндүк Казакстандын шаарлары областтык жана райондук борборлордун статусуна ээ болгон советтик областтын демдегидей көрүнүшү болгон. Бирок алар 1936-жылдан тартып областтык борборлордун статусун алгандан кийин да, мезгилдин акырында аларды жакшыртууда жана турак-жай инфраструктурасын өнүктүрүүдө көптөгөн проблемалар сакталып калган. Узак убакыт бою шаардык коммуналдык кызматтар көчөлөрдү тазалоодон баш-

тап, имараттарды башкарууга чейинки маселелердин чоң тизмесин көзөмөлдөп келишкен. Шаардын турак-жай фондусу үчүн чоң көйгөй болуп муниципалдаштыруу процесстеринин активдешүүсүн шарттаган турак-жай жана кызматтык жайлардын жоктугу саналат. Автор 1930-жылдардын аягында деген жыйынтыкка келет шаарлардын өнүккөн транспорттук, телеграфтык жана байланыш инфраструктурасы болгон, бул өлкөнүн социалдык-экономикалык турмушунда региондун ролун күчөтүү менен байланышкан.

Түйүндүү сөздөр: шаар, көрктөндүрүү, инфраструктура, шаар калкы, муниципализация, коммуналдык чарба, турак жай фонду, коммуникация, провинция, аймак.

Kozybaeva M.

branch of the Institute of history and ethnology named after C. C. Valihanov

PROBLEMS OF IMPROVEMENT AND DEVELOPMENT OF INFRASTRUCTURE IN THE CITIES OF NORTHERN KAZAKHSTAN IN THE 1920-1930S

Abstract

In the article, the author studies the features of infrastructure, appearance and improvement of cities in Northern Kazakhstan and their impact on the lives of citizens. The chronological scope of the study covers the period from 1920 to 1930s. The author notes that until the second half of the 1930s. the cities of Northern Kazakhstan had the usual appearance of a Soviet province, having the status of provincial and district centers. However, even after they acquired the status of regional centers, starting in 1936, at the end of the period many problems remained in their improvement and development of housing infrastructure. For a long time, urban utilities controlled a large list of issues from street cleaning to control of building managements. A big problem for the urban housing stock was the lack of residential and office premises, which caused the intensification of municipalization processes. The author comes to the conclusion that by the end of the 1930s. the cities had a developed transport, telegraph and communications infrastructure, which was associated with the strengthening role of the region in the socio-economic life of the country.

Keywords: city, improvement, infrastructure, urban population, municipalization, utilities, housing stock, communications, provinces, region.

В исторической урбанистике большая роль отводится исследованию проблем благоустройства и формирования внешнего облика городов, что позволяет выявить основные направления развития коммунально-жилищного фонда и социальной политики региональных властей, определить условия проживания и уровень участия жителей в общественной жизни населенных пунктов. Цель исследования – изучить особенности инфраструктуры, внешнего облика и благоустройства городов в Северном Казахстане и их влияние на

жизнь населения. Хронологические рамки исследования охватывают период с 1920 по 1930-е гг. В этот период произошли существенные перемены во всей стране, в жизни людей, прошедших путь от традиционного аграрного и многоукладного мира до проживания в урбанизированной городской среде. Северный Казахстан являлся одним из ведущих аграрно-сырьевых регионов как республиканского, так и общесоюзного значения. В этом регионе имелись такие крупные города как Петропавловск, Акмолинск, Кустанай, Павлодар, Кокчетав,

игравшие большую административную роль. В это период в них проходили активные процессы формирования городской инфраструктуры со сложной системой жизнеобеспечения городского населения. Вплоть до второй половины 1930-х гг. города Северного Казахстана имели обычный облик советской провинции, обладая статусами губернских и уездных центров. Однако и после приобретения ими статуса областных центров, начиная с 1936 г., оставалось много проблем в их благоустройстве и развитии жилищной инфраструктуры.

Проблемы благоустройства и формирования и инфраструктуры городов Северного Казахстана в 1920-1930-х гг. изучались в работах отечественных исследователей К. К. Абуева [1], П. М. Черныша [2], Т. А. Инсебаева [3], Г. А. Алпысбаевой [4], Т. Макаровой [5], а также в коллективных работах «Северо-Казахстанская область: страницы летописи родного края» [6], «Кустанай – Костанай. Очерки истории. С древнейших времен до 1936 года» [7] и других. Данные издания содержат богатый материал по истории городов Северного Казахстана в первой трети XX в., написанный на основе изучения архивных материалов.

Описание методов и материалов. Методологической основой исследования является принцип историзма, поскольку объект исследования исследуется в своем эволюционном развитии и претерпевает изменения в обозначенный период. В исследовании использован синтез макро- и микроисторических подходов. Если макроисторический подход отражает изменения социально-экономического, политического, духовного развития общества, то микроисторический подход позволяет проследить влияние множества макрособытий на характер городской жизни. При написании статьи применялись также общенаучные методы (анализ, синтез, статистический метод), а также специально-исторические методы (историко-типологический, проблемно-хро-

нологический, историко-систематический).

Источниковую базу исследования составили документы, выявленные в казахстанских архивах: Архиве Президента Республики Казахстан (АП РК), Государственном архиве Акмолинской области (ГАО), Государственном архиве города Астана (ГАГА), Государственном архиве Костанайской области (ГАКО), Государственном архиве Северо-Казахстанской области (ГАСКО), Государственном архиве Павлодарской области (ГАПО) и других. Важным источником по изучению городской жизни являются материалы местной периодической печати. В рамках исследования были изучены материалы кустанайских газет «Красная степь» (1920, 1923), «Степной крестьянин» (1922–1923), петропавловской газеты «Мир труда» (1921–1925), павлодарской газеты «Большевик» (1920) и других. В местной прессе освещались наиболее актуальные для того периода проблемы городского быта. Однако следует иметь в виду, что местные газеты зачастую издавались местными органами власти, поэтому использовались ими в качестве идеологических рычагов, в результате чего реальная картина часто приукрашивалась.

Обсуждение и результаты. Общеизвестно, что начало 1920-х гг. ознаменовалось почти полной разрухой городской экономики Северного Казахстана: была приостановлена работа фабрик, заводов; железной дороги, промышленных производств. Так, павлодарская газета «Большевик» описывала удручающее состояние городского хозяйства г. Павлодара: «Трудно работать в нашем городишке; темно, холодно. Куда ни помотришь, все разрушено, и многим кажется – нет надежды, что когда-нибудь будет восстановлено народное хозяйство... Нет бумаги, нет света...» [8, с. 3]. Похожая ситуация сложилась и в г. Кустанае, и даже изменение его административного статуса – с апреля 1921 г. город стал губернским центром – особо на нее повлияло: «Чин «губернского» города обязывает к соблюдению

чистоты на улицах. У нас же в Кустанае... валяются на улицах (Гоголевская улица) дохлые собаки и курицы, которые усердно прессируются колесами проезжающих телег и заставляют отплеиваться прохожих» [9, с. 3]. В свою очередь, об облике Акмолинска 1920-х гг. писал Л. Семенов: «Улицы, дороги и тротуары не вымощены, водосточные канавы отсутствуют, весной и осенью на улицах лужи, слободка и Степная улица становятся практически непроходимыми». Санитарная охрана города была «поставлена из рук вон плохо» [10, л. 51]. Все эти отрицательные характеристики указывали на ряд серьезных проблем: необходимость возрождения разрушенной городской инфраструктуры, очистку городов от мусора, строительство и ремонт дорог. Эти и другие вопросы будут еще не раз подниматься местным населением и станут основными направлениями в благоустройстве городов.

Города Северного Казахстана, как и многие другие города, были построены на берегах рек, поэтому главными проблемами в их благоустройстве были, прежде всего, водоснабжение и строительство мостов через реки Ишим (Акмолинск, Петропавловск, Кокчетав), Иртыш (Павлодар), Тобол (Кустанай). Основными направлениями также были контроль над санитарным состоянием улиц, организация субботников, обустройство улиц и парков; развитие коммунального хозяйства; строительство и расширение жилищного фонда; развитие телекоммуникаций (телефонная связь, радио) и другой инфраструктуры. Всеми эти вопросами занималось коммунальное хозяйство, которое играло важную роль в решении вопросов быта, семьи, жизнеобеспечения населения. В его ведении находились все жилые и нежилые постройки, земля, дороги, тротуары, мосты, электростанции, фабрики, заводы, здания учреждений, чистка и уборка, лесонасаждения, гостиницы. Фактически вплоть до начала 1930-х гг. коммунальные службы выполняли функции городской администрации, что говорит о значимости данных во-

просов в жизни городов.

Актуальным вопросом для городов оставалось строительство мостов и переправ через реки. Так как для большинства населения обычным способом пересечения реки были брод, лодки, плоты, а в весеннее время паромы, назрела необходимость постоянного моста, сокращающего время движения. В отличие от временных мостов, которые были в основном деревянными, постоянные крепились на железобетонной основе с деревянным настилом. Так, в 1920–1922 гг. в г. Кустанай осуществлялись достройка и ремонт моста через р. Тобол, который проходил через лог Абильсай, находящийся в начале улицы Калинина. Названный в народе «Чертов мост» за довольно плохое состояние, он вызывал недовольство и резкую критику местного населения, о чем сообщалось в газете «Красная Степь» в июне 1923 г.: «В одно время могут быть комхозу предъявлены десятки счетов за поломанные колеса бричек и телег и за увечья лошадей, проезжающих по мосту граждан. Не мост, а место испытания в искусстве править лошадью: на вершок влево дыра, вправо тоже...» [11, с. 3].

Мелкие предприятия вынуждены были принимать активное участие в ремонте городских мостов. Например, в г. Кустанае на обращения населения с просьбой о ремонте моста через лог Абильсай по улице Самарской, который был построен до революции, перестраивался Комгосором, но был введен в эксплуатацию мельницей «Красное знамя» для собственных нужд, заведующий губотдела местного хозяйства Панов в письме в газету «Красная степь» заявлял: «Сооружение это губ. отделом местного хозяйства не строилось, работой первостепенной важности не признано, а потому, предполагая лишь развитие застройки находящейся на правом берегу лога Абильсай Рабочей слободки, означенная работа внесена в план дорстроя на 1929 год» [12, с. 6]. С целью борьбы с наводнениями на городских окраинах Горсоветом строились плотины на логах

Константиновича (Челокасай) и Абильсай, а удержанная вода применялась для тушения пожаров. Подобными работами были заняты и власти других городов. В 1923–1924 гг. отдел местного хозяйства при Акмолинском губисполкоме отчитывался о проделанной работе в рамках дорожно-строительного дела: «За отчетный сезон сделан настил на Александровском мосту Кокчетавского уезда, построен мост за Ишимом у г. Петропавловска» [13, с. 44]. В документе также отмечалось, что задержка в окончании работы на Александровском мосту связана с крайне ограниченным финансированием дорожно-строительных работ.

Строительству моста в г. Акмолинске стали уделять внимание только во второй половине 1920-х гг. Именно в это время начались работы по возведению моста через р. Ишим для связи окружного центра с почтовыми трактами на Каркаралинск, Спасский завод и Казгородок № 3. Это было продиктовано и нуждами населения: имеющиеся два небольших моста на реке для забора питьевой воды и стирки белья, установленные как временные, не удовлетворяли потребности растущего города. Для постройки постоянного моста был составлен проект и выбрано место вблизи городского сада.

С проблемой водоснабжения были тесно связаны городские пожарные службы. Необходимо отметить, что пожары были довольно частым явлением в городской среде вследствие неосторожного обращения с огнем, а также нарушения норм пожарной безопасности. Однако пожарные службы не всегда были в состоянии оперативно выполнять свои функции по причине недостаточного оборудования и техники, а также нехватки квалифицированных кадров. Например, снаряжение кустанайской пожарной команды к июлю 1922 г. состояло всего из 14 лошадей, 8 бочек, 2 основных и 2 запасных паровых машин, что было явно недостаточно при наличии почти 20 тыс. человек населения. Для поддержания хоть какого-нибудь баланса при губкоммунхозе летом 1923 г. в городе начали

создаваться добровольные пожарные дружины из числа горожан [7, с. 409].

Советская власть привела в город новую форму бесплатного общественного труда: коммунистические субботники. Первые субботники начали систематически проводиться в городах с начала 1920-х гг. исключительно с пропагандистскими целями, и были направлены на восстановление городских объектов, очистку городов, заготовку и вывоз дров, приведение в порядок железнодорожных путей на станциях. Так, например, в местной газете «Мир труда» от 20 февраля 1920 г. была помещена заметка о субботнике в г. Петропавловске: «Собралось свыше трех тысяч человек... Надо было видеть, как ученицы очищали от грязи, льда, шлака вагоны, как цирковые борцы таскали целые туши на своих могучих плечах... За среду участниками субботниками были произведены следующие работы: очищено и нагружено мясом 28 вагонов, нагружено дровами в экстренном порядке 7 паровозов, отгружено 800 пудов овса, очищено около половины станционных путей ото льда и снега...» [14, с. 3]. 1 мая 1920 г. в день Всероссийского субботника в г. Акмолинске состоялся первый многотысячный коммунистический субботник по благоустройству. Таким образом, в субботниках активно применялся бесплатный труд городского населения: несмотря на колоссальную нагрузку и широкий фронт работ, в нем «добровольно–принудительно» принимали участие самые широкие слои населения, начиная со школьников-подростков и заканчивая взрослым населением различных сфер деятельности.

Главной проблемой для городских коммунальных служб было регулярное поддержание чистоты и санитарных норм на городских улицах. Обычно очистка городов производилась только на площадях общественного пользования, сначала пожарными, а потом специальными ассенизаторскими службами, а во дворах – самими домовладельцами. Зачастую свалка мусора,

в том числе и навоза, осуществлялась в черте города, что вызывало резкую критику со стороны населения. Так, по мнению одного из жителей г. Кустаная, выраженному на страницах местной газеты в сентябре 1923 г., властям следовало обратить пристальное внимание на благоустройство города, так как городские улицы представляли собой «свалочное место для навоза, трупов кошек, собак и домашней птицы». Житель утверждал, что, несмотря на то, что «... около самого почти Губкомхоза эти трупы, разлагаясь, распространяют вокруг себя зловоние», «комхоз такое «санитарное» состояние города не тревожит, ... мер к уборке улиц не принимается никаких». Кроме того, в заметке было обращено внимание на состояние колодцев, большинство из которых представляли собой «бассейны для стока навозной жижи» [15, с. 3]. Таким образом, принимаемые постановления об очистке улиц от нечистот не давали положительного результата. Ассенизаторские службы получили развитие только в 1930-е гг.: например, только в 1935 г. в г. Петропавловске был организован штат дворников в количестве 96 человек, проводивших уборку центральных улиц и сквера [16, л. 89].

Грязь, неустроенность и низкий уровень городской жизни, а также недостаточное развитие медицины вели к распространению заразных заболеваний, получивших развитие еще в годы революции и гражданской войны. Борьба с массовыми эпидемиями заставляла санитарные службы города устанавливать жесткие санитарные требования к населению и коммунальным службам города. В г. Акмолинске в рамках санитарного надзора вследствие большого числа беспризорных собак было издано постановление уисполкома от 21 ноября 1924 г. Населению предлагалось в срок 2 недели зарегистрировать всех собак, повесить ошейник или держать на привязи. После истечения данного срока незарегистрированных собак предполагалось выловить и убить, за регистрацию население оплачивало 10 коп, в ином случае

платило штраф в размере 100 рублей. Однако по свидетельству местной газеты «Мир труда» от 28 марта 1925 г. никаких подвижек в этом вопросе не случилось, а в городе по-прежнему было огромное количество бездомных собак [17, с. 2].

Пожалуй, главной проблемой городов Северного Казахстана являлось развитие городской инфраструктуры, состоящей из жилых и нежилых построек, зданий учреждений, фабрик и заводов, электростанций. В связи с переходом к новой экономической политике в городах широкое развитие получила производственно-промышленная инфраструктура. Для городской экономики были характерны предприятия легкой промышленности, мелкие заводы и фабрики преимущественно сырьевой направленности. Так, практически во всех городах региона – Павлодаре, Петропавловске, Кокчетаве и Акмолинске – имелись кожевенный, маслодельный, мукомольный, маслобойный и механический, мыловаренные заводы, хлебозаводы, играющие большую роль в продовольственном обеспечении городского населения. Кроме того, в Кокчетаве в этот период работали чугунно-литейный завод и завод, выпускающий сельхозмашины [18, л. 24]. В Павлодаре были построены: элеватор и табачные, мыловаренные, салотопные фабрики [19, л. 15]. В Петропавловске располагались ведущие предприятия: консервный, хромовый заводы, механизированный кирпичный завод «Казстройматериал» [20, с. 115]. В Кустанае большую роль играла текстильная фабрика «Красный ткач» и пивной завод [7, с. 475]. В 1930-е гг. городская инфраструктура усложняется, ввиду огосударствления многих частных заводов и фабрик.

Необходимо отметить, что 1920-е гг. строительство в городах Казахстана практически не велось. В условиях быстрого роста населения в связи с получением городами статусов окружных центров в конце 1920-х гг. остро стояла не только жилищная пробле-

ма, но и ощущался дефицит административных и общественных зданий, которые власти решали, в том числе и за счет муниципализации частных владений. Постоянным явлением становились частые переезды и перемещения городских госучреждений из одного здания в другое. Так, например, в Акмолинске городской музей, основанный в 1923 г., со времени своего основания перемещался шесть раз, пока в 1930 г. под музей городские власти не определили здание каменной мечети, где он оставался до войны [4, с. 87]. Самой острой проблемой на протяжении всего периода для городских жителей оставалась жилищная проблема. Например, в Петропавловске, несмотря на то, что горсовет предоставлял сотрудникам льготы для индивидуального строительства, строительство все равно шло медленно. В 1925 г. в городе имелось 4500 домов, из них в распоряжении горсовета было немногим более 300 площадью 13,5 тыс. кв. м.; 34 из них были не пригодны для жилья, в 47 располагались учреждения, в остальных жили рабочие и служащие [6, с. 117].

Важным достижением в развитии городской инфраструктуры являлась электрификация, а также обеспечение телефонной и радиосвязью. С 1920-х гг. в Северном Казахстане улицы городов освещались тоже при помощи электричества. Так, например, в Кустанае первоначально электроэнергия использовалась только в вечернее время, и лишь к осени 1923 г. увеличение мощностей позволило «...снабжать город электричеством всю ночь» [21, с. 3]. Электростанция оказывалась не в состоянии обслуживать весь город по причине нехватки средств [22, с. 3]. Об этом постоянно сообщала местная пресса: «...наша станция не освещает наши улицы, не только отдаленные от центра, но и центральные... Лампочку Ильича надо дать на захолустные улицы городских окраин, поселка Красный Пахарь, Татарской Слободки... Семиозерка и та лучше освещается» [23, с. 3]. В начале 1920-х гг. в целях снабжения города

электричеством начала свою работу электрическая станция в г. Кокчетаве с первоначальной мощностью в 100 лампочек (в 1924 г. ее мощность составляла уже 133 лампочки) [24, л. 34]. Однако, проблемы с освещением улиц и помещений были актуальными еще долгое время. В 1930-е гг. освещение в Акмолинске практически отсутствовало, так как мощности открытой горсоветом в 1928 г. электростанции на 700 лампочек, едва хватало для освещения учреждений и центра города [4, с. 65].

Постепенное распространение в городах получила и радиосвязь, хотя на первых порах она была редкостью. Например, несмотря на то, что радиостанция в Кустанае появилась еще в сентябре 1919 г., горожане впервые услышали радио лишь в 1923 г., при этом весной 1930 г. планировалось начать постройку 1 кВт радиостанции с охватом вещания на территории г. Кустанай, а также поселки Кустанайского округа [25, с. 3]. В Петропавловске «Общество друзей радио», объединявшее многочисленных радиолюбителей, начало действовать в 1924 г. а в 1926 г. радиоспециалисты проверили качество и дальность приема первой в Петропавловске радиостанции. В Петропавловске с 10 октября 1929 г. начал регулярную трансляцию городской радиоузел местных передач, в 1940 г. действовало два радиоузла и свыше 7,6 тыс. радиоточек. В 1936 г. в городе вошла в действие автоматическая телефонная станция мощностью 800 точек [26, л. 47]. В Кокчетаве впервые в 1925 г. в помещении Нардома был установлен первый радиоприемник, а в 1927 г. был смонтирован первый радиоузел. В это время в уезде функционировало 12 почтово-телеграфных отделений и столько же вспомогательных пунктов. Почта по маршруту Кокчетав-Атбасар-Акмолинск хоть на лошадях, но доставлялась регулярно три раза в неделю. Общество радиолюбителей было создано и в Атбасаре в 1925 г. По этому поводу газеты «Мир труда» от 24 февраля 1925 г. писала: «Атбасар будет слушать новости со всего

Советского Союза. 7 февраля в Агбасаре организовалось общество радиолюбителей, сразу же записалось членами 125 человек и большинство из них тут же внесли членский и вступительные взносы. Сделали в Московское акционерное общество радиолюбителей запрос о высылке громкоговорителей на 250–300 слушателей» [27, с. 2].

Ключевое значение в транспортно-коммуникационной инфраструктуре городов Северного Казахстана играло строительство железной дороги, обеспечивающей в том числе связь с крупными промышленными центрами страны. С начала 1920-х гг. практически во всех городах региона повсеместно начинается постройка железных дорог: так в 1920–1921 гг. в г. Павлодаре была проведена железная дорога. В 1924 г. была сдана в эксплуатацию железная дорога Славгород – Кулунда – Павлодар. В августе 1931 г. трест Казжелдорстрой сдал в эксплуатацию последний участок начатой еще в 1920 г. железной дороги Петропавловск – Кокчетав – Боровое – Караганда. Ветка Петропавловск–Кокчетав была закончена в 1922 г., и в связи с этим в г. Кокчетав прошел митинг городского населения, посвященный прибытию первого поезда из Петропавловска. В связи с тем, что город был соединен с Карагандой, где быстрыми темпами шло строительство третьей угольной базы СССР, его значение как крупного железнодорожного узла неизмеримо возросло. В 1931 г. через Петропавловск к домнам Магнитки пошли угольные эшелоны, а в сторону Караганды – эшелоны с лесом, строительным материалом, оборудованием. Согласно архивным материалам, Петропавловск взял шефство над строительством Караганды, отправив на стройку 500 рабочих с предприятий города и специалистов [28, л. 11]. В начале 1930-х гг. в Павлодаре был открыт аэропорт, установилось регулярное движение пассажирских самолё-

тов. В конце 1930-х гг. в развитии инфраструктуры Павлодара существенную роль сыграло строительство железнодорожной ветки от станции Маралды до Таволжана: павлодарская соль теперь отправлялась и на Дальний Восток. В 1939 г. начинается строительство железнодорожной линии Акмолинск – Карталы, сильно повлиявшей на социально-экономическое положение городского населения [29, л. 54].

Заключение. Анализ проблем благоустройства и санитарного состояния городов Северного Казахстана показал, что улучшение ситуации зависело от общей экономической ситуации в стране, а также от статуса городов. Коммунальное хозяйство городов долгое время контролировало большой перечень вопросов от уборки улиц до контроля домоуправлений. Большой проблемой для жилищного фонда городов становится недостаток жилых и служебных помещений, что вызывает активизацию процессов муниципальной. В городах Северного Казахстана имелась развитая транспортная, телеграфно-коммуникационная инфраструктура, что связано с усилением роли региона в социально-экономической жизни страны. В результате общей хозяйственной разрухи, сокращения и без того незначительного промышленного производства и торговли, городское население оказалось в тяжелых условиях. Новый всплеск урбанизации наблюдается в период индустриализации в начале 1930-х гг., которая в свою очередь связана со строительством железных дорог с целью промышленного освоения края.

Благодарность. Статья подготовлена в рамках реализации грантового финансирования Министерства науки и высшего образования Республики Казахстан «Города Казахстана в 20–30-х гг. XX века как социокультурный феномен: этно-демографическое и социально-культурное разви-

тие» (индивидуальный регистрационный номер: AP19678056).

Литература

1. Абуев К. К. Кокшетау. Исторические очерки / К. К. Абуев. – Кокшетау: [Полиграфия], 1997. – 293 с.
2. Черныш П. М. Очерки истории Кустанайской области / П. М. Черныш. – Костанай: Костанайский печатный двор, 1995. – 250 с.
3. Инсебаев Т. А. Очерки истории Павлодарского Прииртышья / Т. А. Инсебаев. – Павлодар: Эко, 2000. – 240 с.
4. Алпысбаева Г. А. Астана в новое и новейшее время / Г. А. Алпысбаева / Под редакцией Абжанова Х. М. – Астана: АО «Астана полиграфия», 2008. – 276 с.
5. Макарова Т. Петропавловск: страницы истории / Т. Макарова. – Петропавловск: Издательство «Северный Казахстан», 2008 – 372 с.
6. Северо-Казахстанская область: страницы летописи родного края. – Алматы: Казахстан, 1993. – 392 с.
7. Кустанай-Костанай. Очерки истории. С древнейших времен до 1936 года. – Костанай: Костанай полиграфия, 2012. – 608 с.
8. Газета издаваться будет // Большевик. – 1920. – 2 ноября. – С. 3.
9. Головаха А. На наших улицах / А. Головаха // Красная степь. – 1923. – №2 (419), 27 сентября. – С.3.
10. Государственный архив города Астана (ГАГА). Ф.286. Оп. 1. Д.38.
11. План одно, а дело другое. // Красная степь. – 1923. – № 66 (383), 28 июня. – С.3.
12. Кто строил, тот и ремонтируй. // Красная степь. – 1924. – № 66, 26 апреля. – С.6.
13. Отчет о деятельности Акмолинского губернского исполнительного комитета Советов рабочих, крестьянских, красноармейских и киргизских депутатов. – 1923-1924 хоз. год. – Петропавловск. – 132 с.
14. Коммунистический субботник // Мир труда. – 1920. – 20 февраля – С.3
15. Бесхозяйственность // Красная степь. – 1923. – № 99 (416), 20 сентября. – С.3
16. Северо-Казахстанский государственный архив (СКГА). Ф. 920. Оп.1. Д.42.
17. Срок собачей смерти истек // Мир труда. – 1925. – 28 марта. – С.2.
18. Государственный архив Акмолинской области (ГААО). Ф.714. Оп.2. Д.2
19. Государственный архив Павлодарской области (ГАПО). Ф. 12. Оп. 3. Д. 9.
20. Петропавловск. Серия: История городов Казахстана. – Алма-Ата: Наука, 1985. – 208 с.
21. Усиление электростанции. // Красная степь. – 1923. – №98 (415), 18 сентября. – С.3
23. Кирпиченко Д. Надо осветить наши улицы. / Д. Кирпиченко // Степной крестьянин. – 1925. – № 87, 27 мая. – С. 2-3
24. ГААО. Ф. 712. Оп. 2. Д. 2.
25. Радио-передаточная станция в Кустанае. // Степной крестьянин. – 1929. – № 130, 7 ноября.