

УДК [656.2:656.211.5:656.03](571.1)"1965/1991"

РЕАЛИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ БИЛЕТОВ В ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В 1965 – 1991 ГГ.

С. Е. Мишенин

IMPLEMENTATION OF TRAIN TICKETS IN WESTERN SIBERIA IN 1965 – 1991

S. E. Mishenin

Статья посвящена распространению железнодорожных билетов среди потенциальных пассажиров в Западной Сибири. В центре внимания автора – цена билетов, способы их приобретения, технология обслуживания потенциальных пассажиров при продаже билетов. Эти вопросы связываются с состоянием материально-технической базы общества и социальной политикой, «светлой» и «теневой» сторонами советской действительности. В материале аргументируется связь между доступностью билетов и состоянием социального спокойствия. Обращается внимание на противоречивые следствия системы распространения билетов на железнодорожный транспорт СССР.

The paper is devoted to the distribution of train tickets among potential passengers in Western Siberia. The author focuses on ticket prices, ways of buying them, technology of serving the potential passengers while selling tickets. These questions are related to the state of the material base of society and social policy, the “light” and “shadow” parts of the Soviet reality. The paper argues the dependence between availability of tickets and the state of social stability. The attention is given to the contradictory influence of ticket sales system on railway transport of the USSR.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, железнодорожные билеты, железнодорожные кассы, пассажир, цена билетов, способы приобретения билетов, продажа билетов, пассажирские тарифы, кассовые залы.

Keywords: railway transport, railway tickets, railway cash desks, passenger, ticket prices, ways of buying tickets, ticket sales, passenger tariffs, cash halls.

Во многих случаях средством передвижения людьми выбирался очень доступный в тот период вид транспорта – железнодорожный. Если в начале исследуемого периода численность отправленных пассажиров находилась в среднем в год около 30 млн человек, то к концу этот показатель превысил 150 млн человек, увеличившись более чем в 5 раз [20, с. 152; 22, с. 74; 23, с. 59; 24, с. 60; 27, с. 152; 28, с. 229; 30, с. 93; 38, с. 62; 40, с. 585]. Более ранний источник называл другой показатель: 49095 тыс. человек (см.: [44, с. 38; 38, с. 62. *Расчеты автора*]). Соответственно поднимался спрос на железнодорожные билеты. Так, только в 1980-е гг. на Кемеровской железной дороге спрос на билеты ежегодно поднимался на 5 – 10 %. Их приобретение стало уровнем комфортности пассажира. Именно с железнодорожной кассы начинал осознавать пассажир состояние железнодорожного транспорта. Увеличение объемов перевозки заставило оптимизировать продажу билетов потенциальным пассажирам [7, л. 2, 111].

К сожалению, этот аспект бытовой истории и истории железнодорожного транспорта еще не стал предметом внимания историков. Целью настоящей статьи будет восполнение этого пробела и увязка процесса приобретения билетов с состоянием и проблемами в целом советской системы на завершающей стадии своего развития.

Если исследовательские работы на данную тему по исторической тематике не представлено, то историческая база достаточно обширна. Ее представляют как материалы региональных архивов, прежде всего, в фондах железных дорог и органах народного контроля, так и местная пресса. Анализ источников позволил сгруппировать материал по таким сюжетам, как цена

билетов, способы их приобретения, технология обслуживания потенциальных пассажиров при продаже билетов.

Цена билета на место в пассажирском вагоне определялась тарифом. В советской системе тарифы на перевозку грузов устанавливались несколько раз: в 1929 г., в 1930 – 1937 гг., 1938 – 1940 гг., 1948 г. с изменениями в 1959 и 1964 гг., 1973 – 1974 гг. [2, с. 79 – 80]. Пассажирские тарифы оставались практически неизменными с 1945 г. Но культура обслуживания пассажиров в пути следования повышалась. Появились цельнометаллические вагоны с электрическим отоплением, оборудованные установками для кондиционирования воздуха. Изменилось внутреннее устройство вагонов. Возросла скорость пассажирских поездов. Это было равносильно относительному снижению уровня тарифов. Тарифы на пассажирские перевозки были дифференцированы по расстояниям поездки, скорости поездов, типам вагонов (жесткий, купейный, общий и с полками для лежания, мягкий). Тарифы на пригородные сообщения подразделялись по таким признакам, как зональный, по километровой и общий (без страхового сбора). Применялся льготный тариф по абонементному билету. Он снижался в 7 – 8 раз по сравнению с обычным. Он применялся в отношении рабочих и служащих, следующих на работу, студентов и учащихся.

Применялась система сезонных скидок. С 1 октября по 15 мая цена билета для студентов вузов и техникумов, учащихся ссузов, школьникам старше 10 лет, инвалидам войны (Великой Отечественной) и труда снижалась на 50 %.

С 1 октября по 31 мая цены снижались для туристов, следующих в специальных туристско-экскур-

сионных поездах и организованных в группы, на 30 % [26, с. 2 – 3]. В период учебного года устанавливался сезонный проезд школьников и студентов. Использовались проездные билеты на электрички и т. д. [6, с. 2].

Помимо тарифов для отдельных социальных возрастных групп практиковались т. н. зональные тарифы. Так, в 1968 г. пригородные зоны г. Барнаула, Новокузнецка переведены на зональные тарифы [13, л. 168].

Помимо этого предусматривалось предоставление некоторых льгот для отдельных категорий пассажиров при приобретении билетов. Так, предусматривалось обслуживание вне очереди участников и инвалидов Великой Отечественной войны [6, с. 2].

А самым распространенным *способом приобретения билетов* осталось непосредственное приобретение в железнодорожных кассах. В условиях устойчивого роста спроса на билеты при практической невозможности и нецелесообразности их увеличения у касс образовывались очереди.

Очередь, ставшей массовой в отечественной истории еще в годы Первой мировой войны, в период существования советской системы стала важным социальным признаком. Роль ее особенно возрастала в 1917 – 1921 гг., в начале 1930-х гг., с конца 1930-х до конца 1940-х гг., с 1970-х и до конца советской истории.

Особенностью поздней советской системы в сфере реализации железнодорожных билетов было своеобразие в природе дефицита билетов и в способах его снятия. Что касалось причин, то здесь важно видеть две: техническая (технологическая) – техническое нарушение учета билетов по разным причинам, и социальная – с целью извлечения дополнительной прибыли сокрытие части билетов и непосредственными работниками касс, и руководителями. Потом уже их реализовывали, подчас с наценкой «с заднего хода» касс или в пути следования, не передавая выручку в государственную систему. В любом случае, все это осложняло процесс приобретения билетов. Это стало стимулом для создания лучших условий для работы соответствующих служб дороги и пассажиров. Главным из них стала организация продажи билетов, не допускающая очередей у касс, в том числе с целью более полной загрузки поездов [6, с. 2]. Это поставило задачу развития сети реализации билетов. В социальной действительности это служило поводом для разных слухов, нагнетания возмущений. Поэтому власти на них вынуждены были реагировать.

Основным звеном оставались железнодорожные кассы на железнодорожных вокзалах. На больших и средних вокзалах они размещались в специальных залах и на платформах. К 1974 г. в Томской области городские билетные кассы переведены в новые помещения, внедрена централизованная продажа билетов, велась реконструкция вокзала Томск-1. За период с 1964 по 1974 гг. количество пассажиров возросло в 2,3 раза [34, л. 177].

Кассовые залы проектировались так, чтобы число работающих окон гибко могло меняться в течение суток или сезона. Создавались специальные летние

кассы. Только в Новосибирске в 1965 г. были открыты дополнительно 93 летние кассы [10, л. 27]. В летний период открывались дополнительные кассы по продаже билетов. В 1987 г. на Кемеровской железной дороге их было 279, в т. ч. 43 передвижных. Они работали в удлинённом режиме: с 8.00 до 21.00 и без выходных.

Во второй половине XX века, особенно с 1970-х гг. железнодорожные кассы стали открывать на речных вокзалах, стала практиковаться продажа железнодорожных билетов на пароходах и предприятиях, а также предварительная продажа и предварительное комбинирование билетов, доставка билетов на дом [32, л. 2].

Эти активные формы распространялись в таких крупных городах, как Томск [33, л. 3; 35, с. 2], Новосибирск, Омск, Барнаул, Кемерово, Тюмень. Так, уже в 1965 г. на 40 предприятиях и учреждениях г. Новосибирска была открыта предварительная продажа билетов [11, л. 27; 12, л. 238]. С 1968 г. эта практика распространилась в Томске [33, л. 3]. Важные новшества были введены с 1 июня 1987 г.: было открыто 25 дополнительных касс по предварительной продаже билетов. Открыты они были в наиболее крупных городах Кемеровской области. Появились на крупных предприятиях. Среди них были такие, как, например, новокузнецкие КМК и ЗСМК, «Сантехлит», ферросплавный, алюминиевый и химико-фармацевтический, объединение «Сибруда».

Такой способ размещения касс позволял минимизировать процесс получения заветного билета хотя бы для части граждан. Характерно, что Новокузнецк (а за этим стоит деловая активность администраций города, отделения дороги и названных предприятий) был, например, на Кемеровской железной дороге счастливым и единственным подобным примером. Иначе говоря, система, именовавшая себя «советской» и «социалистической», была еще не способна в массовом плане распространить такой опыт, потому как активные слои общества не сформировали в своей среде необходимую инициативу и требовательность. Получалось: многие части городов (как Тырган в Прокопьевске), удаленные от центра, были лишены возможности удобно для себя приобрести билеты. Плохо работала справочная служба: большие очереди на вокзалах к справочному окну в периоды «пиков» движения, плохая телефонная связь (например, в Междуреченске) [20, с. 1].

В целях повышения уровня обслуживания пассажиров МПС СССР на основании указаний от 21 июля 1987 г. и от 4 апреля 1990 г. проводил эксперимент по расширению прав начальников поездов при наличии свободных мест в составах местного формирования самим продавать билеты. Это осуществлялось так. За 40 минут до отправления поезда кассы вокзала прекращали продавать билеты на него. Потенциальные пассажиры шли к поезду, и проводники, где имелись свободные места, садили в свой вагон, а потом пассажиры шли к начальнику поезда и дооформляли услугу. Сразу появились недовольные. Прибавилось забот у поездной бригады. В итоге в декабре 1987 г. эксперимент прекратили.

Однако интерес к такой практике у части железнодорожного руководства не исчез: видимо, слишком заманчивым был вариант повышения доходности работы у части структур. И в апреле 1990 г. к этому эксперименту вернулись вновь. Но теперь выделили для этого эксперимента фирменные поезда «Россия» и «Енисей», маршрут которых проходил по Западной Сибири. Проблемы повторились. И, видимо, стали острее: стали выявляться случаи, когда начальники поездов не сообщали сведения о наличии свободных мест (до 100 единиц и больше; за это они получали в качестве премии 10 % от оприходованных сумм сборов провозной платы, что собирали с пассажиров, а это – до 3 тыс. рублей за рейс). Потенциальные пассажиры зря проводили время у касс, а самые «пробивные» без общей очереди оказывались в поездах [4, с. 2]. Это был один (и далеко не главный) ручеек оживления практики т. н. «первоначального накопления капитала». И создавало его само государство.

Все эти обстоятельства заставляли менять *технологии обслуживания потенциальных пассажиров при продаже билетов*. Уже в 1965 г. стала вводиться единая продажа единых билетов через Москву, обратный билет (билет в обратном направлении) из Москвы в Новосибирск [11, л. 27; 12, л. 238]. С 1968 г. централизованная продажа билетов была организована на Омском, Барабинском и Новосибирском отделениях Западно-Сибирской железной дороге. Действовала двусторонняя прямая связь между диспетчером по распределению с билетными кассами линейных станций [13, л. 168].

В 1972 г. в Москве установлена 1-я электронная система «Экспресс-1» для продажи билетов [19, с. 3], позволявшая существенно ускорить реализацию билетов для пассажиров [43, с. 4]. К 1974 г. на Новосибирском отделении были установлены в билетных кассах 6 ЭВМ «Волхов». Это позволяло оформлять билет за несколько секунд [9, л. 136, 163]. Начало процесса компьютеризации продажи билетов позволила механизировать этот трудоемкий процесс [10, л. 27]. Для автоматизации и механизации процесса появилось (на 1987 г.) 60 билетопечатающих автоматов АБ-6, 110 электронных билетно-кассовых машин ЭБКМ, 31 установка АСУ-3 для информационно-справочной работы. Они извещали пассажиров о стоимости проезда, провозе багажа [16, л. 48].

На Западно-Сибирской, а после выделения из нее Кемеровской железной дороги и на последней (к 1989 г.) работа по перевозке пассажиров была сориентирована на совершенствование кассового обслуживания пассажиров (особенно в Омске) [7, л. 106 – 107]. Продажа билетов осуществлялась через автоматическую систему «Экспресс-2». В 1988 г. работу обеспечивали 108 млн аппаратов, а в 1989 г. – уже 133 млн, 2/3 пассажирских билетов приходилось на поезда дальнего следования [8, л. 181].

К 1988 г. по Омскому отделению были организованы 46 касс по предварительной продаже билетов, из них 8 работали в Омске. Работало 8 бюро по доставке билетов на дом. На 15-ти предприятиях в Омске велась продажа билетов [21, л. 19].

Новым начинанием стало внедрение централизованного руководства продажей билетов на всех станциях Омского, Барабинского, Новосибирского и Тайгинского отделений. Для этого главный ход Транссиба был разбит на 3 диспетчерских участка: Омский, Новосибирский и Тайгинской. Техническое руководство осуществляли старшие кассиры по распределению мест. У них концентрировалась информация о предварительной продаже билетов, и они же контролировали ее изменение, а также правильность ведения соответствующей документации. Пассажиры при такой практике могли на удаленных станциях покупать прямые билеты на поезда дальнего следования, проходившие через отделения, находящиеся в системе централизованной продажи билетов [40, с. 23].

Второе направление. Введение предварительной продажи билетов. При этом железнодорожные кассы стали открываться не только на железнодорожных предприятиях, но и вне их, в том числе на крупных предприятиях. Заметим, что в советской системе хозяйствования развивалась устойчивая тенденция к расширению социальной функции предприятий, организаций и учреждений. И открытие железнодорожных касс на некоторых из них стало новым подтверждением этой функции.

Лучше информировались пассажиры о маршрутах поездов, проходящих через практически любую станцию, времени их прибытия, продолжительности стоянки и времени отправления, а также наличии свободных мест. В 1960-х – 1980-х гг. это означало оснащение справочных бюро обычного типа («справочного окна» на вокзалах, перронах) системами связи и начало введения телефона справочной службы и электронного справочного бюро [6, с. 2]. Уже в 1969 г. на вокзалах Западно-Сибирской железной дороги было установлено 70 автоматических справочных установок (световое табло) [29, с. 1].

В 1969 г. в СССР стала вводиться централизованная продажа билетов [37, л. 11]. Для этого были образованы дорожные и отделенческие диспетчерские группы. Централизованно по сети дорог МПС между дорогами, на дорогах – по отделениям, в отделениях до вокзалов распределялись билетные квоты. Диспетчеры регулировали билетные потоки (между дефицитом и избытком) [18, л. 11]. Была введена круглосуточная продажа билетов [18, л. 15]. На пассажирских перевозках в 1980-х гг. советская система распространяла бригадный метод, который предусматривал коллективную ответственность за качество работы и соблюдение трудовой и технологической дисциплины [31, л. 31].

С начала 1970-х гг. стал внедряться метод оформления прямых плакатных карт механиками бригадами поездов в пути следования. Это было предложение бригадира Н. А. Косьянова. Его поддержали механики поезда «Сибиряк» А. М. Горностаев, С. И. Постников, Е. П. Бочаров, А. Д. Колузаков, М. И. Кагала и др., а также работники вокзала станции Новосибирск-Главный и диспетчерского центра по распределению мест. Эта инициатива позволила уже в первые полгода разгрузить билетные кассы вокзала и получить дополнительный доход. Приказом

начальника Западно-Сибирской железной дороги бригадиром поезда «Сибиряк» за проявленную инициативу была объявлена благодарность [41, с. 3].

На 1974 г. по Западно-Сибирской железной дороге план продажи билетов был увеличен в 4 раза. Для его выполнения были предприняты такие меры, как продажа билетов на обратный проезд. Для ознакомления с этой мерой была организована наглядная агитация через объявления в газетах, на вокзалах, ознакомление пассажиров на вокзалах через громкую связь, шефство опытных кассиров над отдельными станциями [42, с. 3]. В 1985 г. на вокзале станции Новосибирск-Главный уже действовали справочные установки АСУ-3, билетопечатающие автоматы АБ-6, новый специализированный путь для пассажирских и пригородных поездов [17, с. 2 – 3].

Применение АСУ «Экспресс» для продажи билетов с 27 декабря 1989 г. на кассах вокзалов станций Новосибирск-Западный и Новосибирск-Южный позволило поднять производительность труда кассиров при продаже билетов за смену с 300 до 700 [5, с. 1].

В 1991 г. ряд крупных городских вокзалов Сибири (и в их числе – вокзал станции Новосибирск-Главный) установили автоматическую систему управления продажи билетов «Экспресс-2». В основе ее – компьютеризация процесса. Начали с западного и южного направлений. В идеале по новой системе на 1 потенциального пассажира уходило 2 – 3 минуты вместо многочасового стояния. Но в этом первом году очереди еще не исчезли [45, с. 1].

Таким образом, опыт пассажирских перевозок в Западной Сибири предложил многообразные виды

обслуживания пассажиров в 1960-е – 1980-е гг.: предварительная продажа билетов, доставка билетов по месту заказа, оформление прямых плацкарт, оформление билетов на обратный проезд, прием (возврат неиспользованных) билетов, доставка багажа на дом [15, л. 43]. Более трети пассажиров, или более 7 млн человек, отправленных с вокзалов Западной Сибири в прямом и местном сообщении, получили возможность воспользоваться передовыми методами обслуживания: это автоматическая продажа билетов, пользование автоматическими камерами хранения багажа [14, л. 24]. В 1987 г. в Омском отделении Западно-Сибирской железной дороги улучшены дополнительные условия предварительной продажи билетов, доставка их на дом, организована продажа билетов в обратном направлении [3, с. 1]. Практиковалась доставка билетов на дом, было организовано оформление прямых плацкарт на поезда, например, отправляющиеся из Новосибирска и проходящие через Тайгу [32, л. 2].

Однако система распространения билетов на железнодорожный транспорт СССР имела неоднозначные последствия. С одной стороны, она создала рост предложения этой услуги, а государственная политика в области заработной платы стимулировала рост возможностей для ее выбора. Это позволяло организовывать растущие пассажиропотоки в советский период. Но с другой стороны, трудности, с которыми приобретались эти билеты, наряду с другими проблемами, создавали тот фон в общественном сознании, который вызывал безразличие и даже ненависть к породившей их системе.

Литература

1. Андраханов А. Г. Салаир Кемеровской области. Общий вагон // Кузбасс. 1987. 20 окт.
2. Бельский М. Н., Бублик Г. П., Видинеева О. П., Рахманкулова Т. К., Черникова Л. Н. О системе пассажирских тарифов в дальнейшем сообщении // Железнодорожный транспорт. 1976. № 10.
3. В интересах пассажиров // Омская правда. 1989. 16 июня / В облсполкоме.
4. Ващенко В. Новосибирск. Ущербный эксперимент // Гудок. 1990. 17 июля / Острые грани сервиса.
5. Ващенко В. Новосибирск. «Экспресс-2» прописан в Новосибирске // Гудок. 1990. 21 янв.
6. Все для пассажиров // Западносибирский железнодорожник. 1969. 19 апр. / 100-летию со дня рождения В. И. Ленина посвящается.
7. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. Р-9527. Оп. 1. Д. 9736.
8. ГАРФ. Ф. Р-9527. Оп. 1. Д. 9737.
9. Государственный архив Новосибирской области (ГАО). Ф. П-61. Оп. 1. Д. 1403.
10. ГАО. Ф. Р-1695. Оп. 23. Д. 23.
11. ГАО. Ф. Р-1695. Оп. 23. Д. 27.
12. ГАО. Ф. Р-1695. Оп. 23. Д. 33.
13. ГАО. Ф. Р-1695. Оп. 23. Д. 49.
14. ГАО. Ф. Р-1695. Оп. 23. Д. 175.
15. ГАО. Ф. Р-1695. Оп. 23. Д. 243.
16. Государственный архив Кемеровской области. Ф. Р-1207. Оп. 1. Д. 2051.
17. Грехов В. Надежность // Вечерний Новосибирск. 1985. 14 февр. / От выборов до выборов.
18. Дополнение к исторической справке за 1971 – 1975 гг. / сост. пенсионер, бывший инженер аппарата Алтайского отделения К. Н. Васильев. Барнаул, 1977 // КГУ ГААК. Ф. Р-1662.
19. Железнодорожник Кузбасса. 1984. 13 сент.
20. К пассажирскому лету: Беседа журналиста газеты Г. Шалакина с начальником пассажирской службы Кемеровской железной дороги В. П. Половниковым // Кузбасс. 1987. 8 мая / На важную тему.
21. Казенное учреждение Омской области «Исторический архив Омской области». Ф. П-17. Оп. 1а. Д. 6886.
22. Кемеровская область в цифрах. 1970 – 1980 годы (статистический сборник) / общ. ред. В. С. Королева. Кемерово: Кн. изд-во, 1981.
23. Кемеровская область в цифрах. 1975 – 1985 годы (статистический сборник) / отв. за вып. В. И. Безматерных, В. С. Королева. Кемеровск. кн. изд-во, 1987.

24. Кемеровская орденоносная: статистический сборник / общ. ред. С. Н. Витковского. Кемерово: Кн. изд-во, 1968.
25. Краевое государственное казенное учреждение «Государственный архив Алтайского края». Ф. Р-1662.
26. Крейнин А. В., кандидат экономических наук, зав. сектором ЦНИИ МПС. Транспортные тарифы // Гудок. 1972. 8 апр. С. 2 – 3 / Экономический лекторий.
27. Кузбасс. История в цифрах / Администрация Кемеровской области, Кемеровостат. / дир. проекта – О. В. Терехина. Новосибирск: Экор-книга, 2008.
28. Кузбасс. История в цифрах: стат. сб. / редкол.: С. М. Григорьев (пред.) и др. Кемерово: Кемеровостат, 2008.
29. Кукушкин А. Новое в обслуживании пассажиров // Западносибирский железнодорожник. 1969. 7 июня.
30. Народное хозяйство Новосибирской области за 1971 – 1975 гг.: стат. сб. / ред. Н. В. Печорина. Новосибирск: Зап.-Сиб. кн. изд-во, 1976.
31. О подготовке хозяйства [Кемеровской. – Авт.] к летним пассажирским перевозкам 1984 г.: вопрос на заседании парткома управления Кемеровской железной дороги от 19 апреля 1984 г. [постановление. – Авт.] // ГКУКО ГАКО. Ф. П-2703. Оп. 1. Д. 6.
32. Центр документации новейшей истории Томской области (ЦДНИТО). Ф. П-607. Оп. 1. Д. 3547.
33. ЦДНИТО. Ф. П-607. Оп. 1. Д. 3803.
34. ЦДНИТО. Ф. П-607. Оп. 1. Д. 4487.
35. Пассажиру – гладкий путь: корр. газеты «Красное знамя» встретился с начальником Тайгинского отделения Западно-Сибирской железной дороги Н. А. Кузнецовым // Красное знамя. 1968. 4 авг. / Сегодня – всесоюзный день железнодорожника. Зовут на север стальные магистрали.
36. Петров И., машинист завода КПД, внешт. корр. газеты «Красное знамя». Доброе имя «Томича» // Красное знамя. 1980. 11 июня / Возвращаясь к напечатанному.
37. Приказ МПС СССР № 9 ЦЗ от 21 декабря 1969 г. // Дополнение к исторической справке за 1971 – 1975 гг. / сост. пенсионер, бывший инженер аппарата Алтайского отделения К. Н. Васильев. Барнаул, 1977 // КГУ ГААК. Ф. Р-1662.
38. 50 лет Кемеровской области (1943 – 1993): Юбилейный статистический сборник. Кемерово, 1992.
39. Регионы России. Стат. сб. в 2-х т / редкол. В. И. Галицкий (пред.) и др. М.: Госкомстат РФ, 1999. Т. 2.
40. Рынковский П., старший ревизор пассажирской службы // Западносибирский железнодорожник. 1969. 1 марта.
41. Сафран В. [заметка к рубрике] // Западносибирский железнодорожник. 1974. 3 янв. / Инициативе – широкую дорогу.
42. Тарасенко Р., зав. дорожной диспетчерской группы Карасукского отделения. Билет на обратный выезд // Западносибирский железнодорожник. 1974. 3 янв. / Инициативе – широкую дорогу.
43. Томичев Р. Электронный мозг столичной магистрали // Гудок. 1975. 19 марта.
44. Шаги пятилетки. Кузбасс – 1985 / В. В. Банников, В. И. Безматерных и др.; ред. Э. П. Дубровская. Кемерово: Кн. изд-во, 1986. Вып. 27.
45. «Экспресс» пока не виден // Вечерний Новосибирск. 1991. 24 июля / Репортаж.

Информация об авторе:

Мишенин Сергей Евгеньевич – кандидат исторических наук, доцент кафедры новейшей отечественной истории факультета истории и международных отношений КемГУ, s-e-m-57@mail.ru.

Sergey E. Mishenin – Candidate of History, Assistant Professor at the Department of Contemporary Russian History, Kemerovo State University.

Статья поступила в редколлегию 29.12.2014 г.