

С.Е. Мишенин

### Студенческие отряды проводников на Кемеровской железной дороге (1970–1980-е гг.)

*Ключевые слова:* железнодорожный транспорт, пассажирские железнодорожные вагоны, проводники пассажирских вагонов, студенческие отряды – студотряды (СО), студенческие отряды проводников пассажирских вагонов – студотряды пассажирских вагонов проводников (СОП) пассажирских вагонов.  
*Key words:* the rail transport, Passenger stock (carriages), the conductor of the passenger carriage, the student's brigades (units), the student's brigades of the conductors of the passenger carriages.

В третьей четверти XX в. положение с кадрами на железнодорожном транспорте, как и во всем народном хозяйстве, осложнилось. Сыграли свою роль несколько факторов. Один из них был связан с ростом объемов перевозок пассажиров на железнодорожном транспорте. Так, только из Кемеровской области за 1960–1980-е гг. численность отправленных железнодорожным транспортом пассажиров возросла примерно на 10 млн чел.: с 30 млн с лишним до 40 млн с лишним, что как минимум в 10–12 раз превысило население региона [1, с. 59]. Пользование железнодорожным транспортом считалось общедоступным. Так, билет в купейный вагон на один из дальних маршрутов Кемерово – Москва в 1980-х гг. стоил примерно 30–40 руб. (это было почти в 2 раза дешевле, чем цена билета на самолет) при минимальной зарплате в 70 руб. и средней – в 130 руб. Притом нагрузка на пассажирский железнодорожный транспорт ложилась неравномерно в течение всего года. Большая часть перевозок приходилась на летний период. Это было связано с тем, что значительная часть населения огромной страны в этот период стремилась выехать для отдыха на юг европейской части. Соответственно росла нагрузка и на кадры проводников.

Некоторым выходом из положения стало организованное использование потенциала учащейся молодежи. Появление ее в значительных социальных границах стало одним из следствий культурного переворота в СССР в 1930–1960-е гг. Как и по всей стране, в Западной Сибири центрами ее сосредоточения стали областные города. Здесь концентрировались почти все вузы региона. В 1970 г. в Западной Сибири действовало более 50 высших [2, с. 135–351], более 250 средних учебных заведений [3, с. 5–223]. В них обучалось более полу-миллиона студентов. Около трети их приходилось на Кемеровскую и Томскую области – зоны дислокации сначала Кузбасских отделений Западно-Сибирской, а с 1979 г. – Кемеровской железной дороги.

Особенностью учебного процесса был перерыв между годовыми курсами. Централизованная совет-

ская система по инерции догоняющего развития не могла не использовать этот резерв. Это был мотив советского руководства, мотив «сверху». Период после Великой Отечественной войны, особенно с 1960-х гг., добавил к этому еще более действенный мотив «снизу» – от самого студенчества. В условиях наступившего советского варианта «революции в доходах» и массового отказа от ведения домашнего подсобного хозяйства студенческая молодежь инстинктивно искала пути удовлетворения своих растущих материальных потребностей. Она почувствовала «нишу» на своеобразном советском рынке труда. Началось с разных форм неорганизованных личных подработок, в том числе и в составе проводников. Но молодые люди устраивались разрозненно и, обычно совершив 2–3 поездки, увольнялись, усиливая текучесть кадров. Постоянные оформления и увольнения лихорадили работу бухгалтерии и отделов кадров, что создавало значительные неудобства для руководства вагонных депо [4, л. 86; 5, л. 44; 6, с. 116].

Учитывая все эти факторы, руководство страны в 1950–1960-х гг. пошло на оригинальный для системы шаг: в каникулярный период (июль–август) студенческая молодежь стала приобщаться к трудовым операциям в различных сферах жизни, особо нуждающихся в рабочей силе в летний период. Впервые она появилось на сельской стройке, на целине. Сначала это выглядело как социальный эксперимент. Но с принятием в 1967 г. совместного Постановления ЦК КПСС и СМ СССР «Об эффективном использовании студенческих строительных отрядов» это явление стало официально признанным и спустя десятилетие участие в нем стали именовать «третьим трудовым семестром». Расширились отраслевые границы движения за счет появления педагогических, милицейских и других специализированных отрядов. Несмотря на то, что все они именовались как студенческие, в системе их были не только студенты вузов и техникумов, но и учащиеся профессионально-технических училищ, а иногда – и учащиеся старших классов общеобразовательных школ. Одной из таких сфер стало рабочее место проводника пассажирских вагонов на железнодорожном транспорте.

История производственной деятельности комсомола явилась одной из сфер научной разработки. В отечественной исторической науке сложилась небольшая группа исследователей, в поле зрения которых были вопросы развития студенческих отрядов. В изучении общесоюзных процессов ее достойно представляют

В.А. Приступко [7], в Западной Сибири – В.А. Волчек [8] и А.А. Зеленин [9]. В исследованиях показано, что в развитии движения большую организующую роль сыграла советская система, особенно организация ВЛКСМ. Обозначен общий механизм организации студотрядов (СО), характер руководства ими, формы активности молодежи. Акцент делался на высокой степени взаимного действия молодежи и системы.

Ценность многих работ в том, что их авторы имели практическое представление о том, что исследовали. Но, отдавая должное разработке общих вопросов развития стройотрядовского движения в стране в целом или ее регионах, следует признать, что специфике функционирования студенческих отрядов на железной дороге, в частности студотрядов проводников (СОП) пассажирских вагонов, не уделялось должного внимания. Восполнить этот пробел – цель настоящей работы. Важно выявить роль СОП в развитии и функционировании кузбасских отделений Западно-Сибирской, а с 1979 г. – Кемеровской железной дороги. Для достижения ее предполагается решить следующие задачи: выявить знаковые временные точки в развитии молодежного движения, специфику организации и состава отрядов, их организацию и управление, особенность направлений и форм деятельности, характер взаимодействия с хозяйственными структурами и пассажирами. В основу работы положены материалы фондов Кемеровского областного комитета ВЛКСМ Государственного архива Кемеровской области (ГАКО) (Ф. П-126), и Томского областного комитета ВЛКСМ Центра документации новейшей истории Томской области (ЦДНИ ТО) (Ф. П-608) (в основном это отчеты, рапорты и справки), фонда Кемеровской железной дороги (годовые отчеты по кадрам) (ГАКО. Ф. Р-1207).

В 2005 г. в Томске вышел сборник документов, посвященный СО [10]. Ответственным редактором выступил А.А. Фрицлер, в прошлом командир Томского областного студенческого отряда. В поле зрения автора были также периодические издания Кемеровского и Томского обкомов ВЛКСМ – газеты «Комсомолец Кузбасса» (с приложением «Гренада») и «Молодой ленинец» (с приложением «60-я параллель») за 1970–1980-е гг. Материал в газетах появлялся обычно в период работы студотрядов: в июле–августе. В составе информации, предлагаемой этими источниками, были свои проблемы, в частности, они связанные с тем, что СОП входили в группу студенческих отрядов нестроительного направления (СОНН). По количеству студентов и объему выполняемых работ они не стали лидирующими среди других подразделений. Соответственно в отчетах и по линии комсомольской, и по линии железных дорог им не всегда уделялось внимание. Правда, когда в отчетах областных отрядов появлялся более или менее пространственный материал о работе СОП, то положение существенно менялось.

Но таких отчетов-справок было немного. Это относилось и к материалам периодической печати. Но при всей прерывности информационного поля его обработка, по мнению автора, позволяет подойти к выводам, достойным включения их в общий контекст исторического знания.

Начнем с того, что уточним момент начала формирования отрядов проводников из состава учащейся молодежи. Имеющиеся в распоряжении автора документы позволяют утверждать, что первый студенческий отряд проводников пассажирских вагонов на отделениях Западно-Сибирской железной дороги, которые позже вошли в Кемеровскую дорогу, появился в Томске в 1970 г. В апреле этого года Томский областной штаб СО при Томском обкоме ВЛКСМ принял решение о формировании такого отряда [4, л. 86–87]. В Кемеровской области это произошло несколько позже – в 1971 г. [11, л. 24; 12, л. 2]. В отличие от СО, работавших в других отраслях хозяйства, отряды проводников в Кемеровской и Томской областях формировались из состава студентов этих областей. В Томске такой базой служили политехнический, педагогический, медицинский институты, институт радиоэлектроники и электронной техники, а также государственный университет. В Кемеровской области состав студентов-проводников формировался на базе учебных заведений городов Новокузнецка, Прокопьевска, Белова и др. А здесь были не только вузы (Сибирский металлургический институт, Новокузнецкий государственный педагогический институт), но и техникумы, а также училища (Беловское, Прокопьевское, Ленинск-Кузнецкое, Новокузнецкое медучилища, Прокопьевский горный техникум, Томь-Усинский энергостроительный техникум и др.). Позже появились студенты Кузбасского политехнического института и Кемеровского государственного университета и медицинского института.

Если в Томской области состав учебных заведений (судя по источникам) практически не менялся, то в Кемеровской области он был (особенно для состава техникумов) подвижен. В изменении состава СОП наблюдались следующие тенденции. По численности отрядов проводников лидировала Кемеровская область. За пятнадцатилетие, с 1971 по 1986 г., численность студентов с 557 человек поднялась до полутора тысяч [13, л. 24; 14, л. 44]. В Томской области показатели были скромнее (с 200–300 человек до 410), но рост был плавным с небольшим рывком в середине 1970-х гг. [15, л. 9; 16, л. 18]. Таким образом, одна–две тысячи студентов в самые напряженные летние месяцы укрепляли кадры проводников на железной дороге. Отличие в численности областных СОП можно увязать с тем, что основной поток пассажироперевозок из двух областей приходился именно на Кузбасс. В составе СОНН доля проводников проявила устойчивую тенденцию к сокращению удельного веса. Если на момент возникновения удельный вес был весьма значительным (до 80% в Кемеровской области и

59% – в Томской), то к концу он снизился до 17 и 14% соответственно [15, л. 9; 16, л. 18–19; 17, л. 37; 18, л. 11–12]. Эта же тенденция была характерна для доли студентов-проводников среди состава всех областных отрядов. Для Кемеровской области она сократилась незначительно (примерно с 19 до 17% [19, л. 27; 20, л. 113, 122]), а для Томской области показатель снизился в 2 раза – с 11 до 5% [16, л. 18–19; 21, л. 16].

По половому составу отряды проводников были смешанными, со значительным перевесом лиц женского пола. Так, в 1971 г. эта доля по областному СО Кемеровской области составила 43,7% [22, л. 68], а среди студотрядовцев-проводников – 89,77% [11, л. 28]. Такое положение объяснялось характером выполняемой работы: уборка пассажирских вагонов, обеспечение пассажиров постельным бельем, поддержание уюта и комфорта в пути и т. д. Эта форма занятости позволила девушкам активно проявлять себя в студотрядовском движении. Бойцы отрядов представляли собой объединение лиц близкого возраста, обычно с разницей в один–три года. До 18 лет была примерно одна треть состава. Более 90% студентов были со 2-го или 3-го курса [23, л. 8]. Видимо, возрастная близость усиливалась к концу 1980-х гг., что было связано с общей тенденцией к сближению по возрасту студентов на одном курсе дневных отделений вузов и ссузов (учащихся училищ и старшеклассников среди бойцов этих отрядов документы не показывали.) По партийному составу это были практически 100-процентные комсомольские формирования [20, л. 8]. Данных о руководителях СО проводников немного, поэтому ограничимся только одним примером. 5 июня 1987 г. Кемеровский областной штаб СО Кемеровского обкома ВЛКСМ в качестве командира СО проводников Кемеровского резерва проводников утвердил Алену Геннадьевну Медведеву, 1966 г. рождения, русскую, члена ВЛКСМ, имеющую незаконченное высшее образование, студентку КузПИ, командира штаба трудовых дел одного из факультетов. А комиссаром его была утверждена Елена Михайловна Шалыгина, 1967 г. рождения, русская, член ВЛКСМ, с незаконченным высшим образованием, студентка КемГУ, член комитета ВЛКСМ этого вуза. В качестве инженера по технике безопасности была определена Елена Гельмутдиновна Халикова, 1966 г. рождения, татарка, кандидат в члены КПСС, с незаконченным высшим образованием, студентка КузПИ, командир штаба трудовых дел одного из факультетов. Должностных ставок для руководителей СОП штатным расписанием областных (краевого) комитетов ВЛКСМ могли не предусматриваться. Так, например, было в Томском обкоме комсомола. В этих случаях дороги брали расходы на свой бюджет [23, с. 128].

Важной чертой производственного развития всего движения студотрядовцев была ярко выраженная их цикличность. Этого не избежали и отряды проводни-

ков. За период их функционирования сформировались три больших цикла: период формирования и профессиональной подготовки (обычно февраль–июнь), период работы на транспорте (июль–август) и время подведения итогов и определения задач на новый сезон (сентябрь–декабрь). Как и полагалось в административной системе, за период существования в ее рамках движения СО сложился четкий механизм работы. Начинался он с «команды» ЦК ВЛКСМ и штаба Всесоюзного студенческого отряда. Постановления их согласовывались с ЦК КПСС и заинтересованными министерствами и ведомствами (в нашем случае – с министерствами высшего и среднего специального образования, здравоохранения и путей сообщения). Они более или менее творчески дублировались на уровне обкомов ВЛКСМ или постоянно действующих областных штабов СО, формируемых и подчиняемых областным комитетам ВЛКСМ по организационной линии и общесоюзному штабу стройотрядов при ЦК ВЛКСМ – по методической линии. Таким образом, действовал один из проверенных организационных принципов – принцип двойного подчинения по организационно-политической и методической линиям. Это обеспечивало эффективность руководства. Решения областных структур тоже сопровождались необходимыми согласованиями на местах.

Планы формирования составлялись с учетом заявки – в данном случае дороги (сначала – Западно-Сибирской, а потом – Кемеровской). И параллельно шли два процесса: в нашем случае транспортники готовили базу работы отряду на летний период, а учебную базу – на весну. Комитеты комсомола учебных заведений и штабы СО при них организовывали профессиональное обучение будущих проводников по 76-часовой программе. В курс подготовки входили и основы оказания возможной медицинской помощи пассажирам в пути следования. На территории Томской области учебной базой стало служить вагонное депо Томск Тайгинского отделения [24, л. 12]. В Кемеровской области подготовка студентов для работы проводниками проводилась на базе вагонного депо станции Кемерово [25, л. 34]. В начальный период практики привлечения студентов был случай формального подхода к приему всех желающих, даже тех, которые не прошли необходимых курсов по подготовке. Но отрицательных оценок за весь период работы документы не оставили, т. е. действовали определенные компенсаторы этих издержек.

В период подготовки студенты с конца 1970-х гг. стали формировать оригинальный инвентарь для будущей работы. Так, в Кемерове готовили заранее поездные (передвижные) библиотечки (до 100 наименований различных книг), записывали для детей на магнитофонной ленте радиопередачи, подготовили уголки быта, собирали материал для поездных «Справочных бюро». Помимо этого начиналось знакомство с трудовыми коллективами, где предстояло работать,

проведение субботников. Работали студенты в коллективах вагонных депо в составе резерва проводников Западно-Сибирского, а потом Кемеровского управления железной дороги.

Как строилась организация работы и управление студентами-проводниками? В каждой области формировался свой отряд проводников, который приписывали к вагонным депо в Томске, Новокузнецке и Кемерове. Но в Кемеровской области в сезон работы 1974 г., например, сложилось два отряда проводников: один – при Новокузнецком резерве проводников, другой – при Кемеровском. И – парадокс – в одной областной комсомольской организации – Кемеровской – два однородных СО не имели координирующей связи. Учитывая, что по месту конкретной работы (железнодорожные пассажирские составы) они рассредоточивались по разным поездным маршрутам и длительное время работали изолированно от основной своей базы в Томске, Кемерове или Новокузнецке, то областные студенческие отряды проводников приравнивались к зональным студенческим отрядам и непосредственно подчинялись областным штабам СО. Каждый отряд делился на бригады, число которых к 1980-м гг. увеличилось до полутора десятков в каждой из областных комсомольских организаций. А бригаду (в нее входило от 20 до 40 бойцов), в свою очередь, приписывали к пассажирскому железнодорожному составу на маршруте.

А вот как организовывалось распределение обязанностей в бригаде томских проводников. Руководство студенческой бригадой осуществлял бригадир, бывший одновременно помощником бригадира поезда, и выбранный комсорг бригады. Студенческий бригадир вместе с бригадиром поезда нес ответственность за состав в пути следования, за производственную деятельность бригады. Он осуществлял расстановку студентов по вагонам, мог осуществлять перестановку их к очередному рейсу. Комсорг студенческой бригады вместе с бригадиром нес полную ответственность за моральный дух и настрой бригады, непосредственно отвечал за организацию всей внутриотрядной жизни бригады, за высокий культурный уровень обслуживания пассажиров. В каждой бригаде были бригадир и комсорг. Они вместе с бригадиром поезда отвечали не только за материальные ценности, но и за жизнь студенческой бригады. Вместе со студентами в составе работали 6 кадровых проводников. Они обслуживали штабной и хвостовые вагоны, где полагалось работать проводникам со стажем не менее года. В каждой бригаде был бригадный врач из числа студентов медицинского института, работавший на правах рядового проводника. В его компетенции был контроль за санитарным состоянием вагонов, оказание первой помощи пассажирам. Он нес полную ответственность за медицинское обеспечение и состоянием здоровья студентов. За студенческими бригадами закреплялись лучшие механики-наставники и медработники (види-

мо, по одному на бригаду). В Кемеровской области в плане организации наблюдалась такая особенность: на протяжении периода работы в 1971 г. 330 (из 557) студентов были организованы в студенческие бригады, остальные рассредоточены по разным бригадам.

Период работы студотряда приходился на июль–август и длился 50–56 дней. Обычно ввод бригад и вывод студенческих бригад из графика продолжался около недели. Судя по источникам, томской отряд один из первых в Западной Сибири стал переходить на круглогодичный режим работы. Но, учитывая учебный процесс, в осенне-зимне-весенний период он переквалифицировался на строительно-ремонтные работы. Обычно рабочая смена каждого проводника продолжалась 12 часов. Отряд работал по уплотненному графику: максимально 7 суток в пути, сутки на передачу и сутки – на отдых. За сезон работы каждый студент обычно делал от 5 до 10 поездок, а отряд совершал до 70 поездок.

На какие маршруты поездов направлялись СОП? Студентов допускали к обслуживанию направлений Томск–Москва («Томич») и Кемерово–Москва («Кузбасс») (фирменные поезда), Томск–Андижан, Томск–Белый Яр, Новокузнецк–Симферополь, Новокузнецк–Москва (пассажирские поезда). Таким образом, студенты в качестве проводников пассажирских вагонов трудились на самых напряженных летних маршрутах, в том числе обслуживая фирменные поезда, следующие от областных центров до Москвы. Конечно, престижнее была работа в фирменном поезде. Среди томичей, например, было организовано соревнование за право работать именно на этом поезде. В 1985 г. оно разворачивалось по 17-ти различным направлениям. Среди них были посещение лекций по технике безопасности, абсолютная и качественная успеваемость в учебном процессе в вузе, организационная работа, участие в конкурсе агитбрид, выпуск и участие в конкурсе стенгазет, оформление фотоальбомов, проведение операций «Память» и «Студенческие отряды – детям», подготовка агитвагона, внутриотрядная жизнь, пропаганда патриотического движения, форма отрядов и т.д.

Студенты в пути следования выполняли все обязанности штатных проводников: уборка помещения пассажирского вагона, обеспечение пассажиров постельным бельем, поддержание уюта и комфортности в пути следования и т.д. Но это были студенты – молодые люди с более высоким образованием, нежели у обычных проводников. Студенты тогда получали сравнительно небольшую стипендию – 40–50 руб. И окончить семестр нужно было обычно без «троек». В этих условиях значительно большая зарплата (об этом – ниже) стимулировала к качественным исполнениям своих обязанностей. Такого качества не всегда можно было добиться у «штатных» работников. В конце 1970-х гг. в студенческой среде формировались лозунги: «Принесем наш студенческий сервис на же-

лезную дорогу», «Студенческий сервис на железную дорогу». Все это активизировало работу проводников, придавало ей своеобразные формы. Большое внимание уделялось качественному и культурному обслуживанию пассажиров. Положительным фактором стала внешняя опрятность, вежливость.

В плане предложения печатной продукции выгодно отличались томичи. С конца 1970-х гг. организовывали работу передвижных книжных киосков, где можно было приобрести свежие журналы и газеты, среди которых появилось издание Томского областного СО «60-я параллель», конверты и прочие предметы, необходимые в дороге. В «Комсомольце Кузбасса» подобные материалы появлялись в рубрике «Гренада». К 1985 г. в вагонах были организованы библиотеки, бюро добрых услуг. По радио студенты-проводники выступали с лекциями, передавались выступления агитбригад, записанные на магнитофонную ленту, выпускали стенгазеты и фотомонтажи. Все это улучшало настроение пассажиров. При каждом составе работал пункт по приему и отправке телеграмм. В детских вагонах всех составов были в наличии библиотечки детской литературы, игрушки, фильмоскопы. Внедрили проведение лекций и бесед на актуальные для советской системы темы, организацию выступления агитбригады перед работниками отделения дороги. Активизировалась работа радиоузлов. Среди форм его работы была регулярная информация о краткой истории больших городов, которые встречались по пути следования. Помимо истории речь шла о развитии новых отраслей промышленности, об институтах, театрах. Шла информация о гостиницах, основных транспортных маршрутах города. Об этом шла информация накануне подъезда к станции. Большое внимание уделялось студотрядовскому движению, складывающимся в нем традициям, вкладу томской молодежи в это движение.

К 1980-м гг. новой формой работы была особая забота о детях-пассажирах обслуживаемых поездов. Каждый вечер с ними по радио проводились «Вечера сказок». Кроме того, организовывались детская лотерея, по которой можно было выиграть игрушки, книжки и т.п., конкурсы на лучший детский рисунок, кукольные театры. Помимо этого, была предусмотрена возможность временного нахождения с малышом девушек в форме. Не были забыты и участники Великой Отечественной войны. С ними проводились «Огоньки ветеранов». После них участникам вручались памятные сувениры. Томичи организовывали конкурс стенгазет «Знакомство с отрядом», «Выездная газета», «Газета агитбригады». В год 40-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне и XII Всемирного фестиваля молодежи и студентов в Москве были проведены конкурсы «Мир защитим – мир отстоим», «Фестиваль в Москве – фестиваль везде». Кузбассовцы организовывали для пассажиров выстав-

ки об учебных заведениях города с комментариями по радиосети, выпускали газеты, боевые листки, санитарные плакаты, изготовляли стенды.

С конца 1970-х гг. СОП стали активно использовать формы социалистического соревнования. Соревнование в условиях советской системы было стремлением выработать внутренний источник состязательности, саморазвития системы, альтернативный рыночной конкуренции. Он должен был приводить не к уничтожению трудового соперника, а к взаимобмену новыми трудовыми приемами с целью совместного продвижения к общезначимой цели. Так, в первый год функционирования отряда проводников из Томска использовался опыт аналогичного челябинского отряда. В сезон 1978 г. студотрядовцы из Томска участвовали в так называемой трудовой вахте «60-летию ВЛКСМ – 6 ударных поездок», проводили дни ударного труда. В 1983 г. студенты-проводники из Кемеровской области работали под девизом: «Студенческий сервис на железную дорогу!», «25-летию организации Всесоюзного студенческого отряда – ударный труд!». Среди разных форм, применяемых студентами на транспорте, выделяются встречи «красных» дат, движение под лозунгом: «Превратим Сибирь в край высокой культуры!» и т.д. Как участие в работе под этими лозунгами отражалось на работе студентов-проводников? Это означало усиление внимания к качеству обслуживания в поездах.

В 1982–1983 гг. Кемеровский обком ВЛКСМ и Президиум Дорпрофсожа Кемеровской железной дороги начали новую страницу в организации молодежного движения: они приступили к организации соревнования студенческих отрядов проводников. В 1982 г. это состязание проходило в течение года. Тогда первое место в соревновании завоевал отряд, работавший при Новокузнецком вагонном депо (командир А.А. Шадчев, комиссар В.А. Гаврина). 24 человека были отмечены почетными грамотами. Это были учащиеся Беловского энергетического техникума, Кузнецкого металлургического техникума, Кемеровского архитектурно-строительного техникума, Новокузнецкого педучилища, Кузнецкого металлургического техникума, Сибирского металлургического института, Кемеровского технологического института пищевой промышленности, Кемеровского государственного института культуры, Сибирского металлургического института – 15 девушек и 9 юношей. В 1983 г. это начинание планировалось уже на 3 года: 1983–1985 гг. Для этого были разработаны условия, отработаны меры поощрения (Красные знамена и премии в 1000 руб.). В этом году студенческий коллектив, с теми же руководителями снова был признан лучшим. Численность его составляла 24 человека – 20 девушек и четверо юношей. Они представляли собой студентов Кемеровского технологического института пищевой промышленности, Сибирского металлургического института, Новокузнецкого государственного педагогического

института, Кемеровского государственного института культуры, Кузнецкого металлургического техникума, Ленинск-Кузнецкого музыкального училища, Новокузнецкого строительного техникума, Новокузнецкого педучилища, Новокузнецкого технического училища №33.

В 1984 г. переходящие Красные знамена Кемеровского обкома ВЛКСМ, управления Кемеровской железной дороги и президиума дорожного комитета профсоюза Кемеровской железной дороги с денежными премиями в 1000 рублей были вручены Новокузнецкому СОП пассажирских вагонов (командир А.А. Шадченко, комиссар М.В. Антимонов). Только поездками работа студотрядовцев не ограничивалась. Томичи организовывали выступления агитбригад перед работниками Тайгинского отделения дороги на площадках города. В перерывах между поездками студенты провели субботники. Успехов в 1984 г. добилась агитбригада из студентов-проводников. Агитбригады поездов активно участвовали в областном смотре-конкурсе агитационно-пропагандистских коллективов СО. В этом году отличились агитбригады отрядов Томского политехнического института: агитбригада «Пульс» Томского политехнического института заняла 4-е место, а «Романтик» – 3-е место.

В 1984 г. бойцы включились в работу по созданию летописи каждого отряда. Основную тематику на год определял районный штаб. В этот год летопись рассказывала о Почетном бойце отряда и была посвящено 40-летию Победы, работе с ветеранами Великой Отечественной войны и труда. Традицией отряда томичей стало оформление агитвагона. Стало традицией проводить конкурс на его оформление. Одно из условий – все оформление должно было входить в один дорожный чемодан среднего размера. В 1984 г. под знаком общественной пользы проходили и дни отдыха между рейсами. Отличительной чертой сезона стало участие в актах помощи пригородному совхозу «Степановский». Студенты участвовали в прополке сорняков и в уборке ранних овощей. Заработанные деньги были перечислены в Фонд фестиваля. Кроме того, в период подготовки к трудовому семестру и в перерывах между поездками агитбригады организовали для тружеников и жителей сел Томского района 63 концерта. В рамках движения «Превратим Сибирь в край высокой культуры» агитбригады СОП из Томска вышли с инициативой «Каждому отряду – выступить перед жителями села». В трудовом семестре 1985 г. в Фонд Всемирного фестиваля молодежи и студентов было перечислено 13 тыс. руб., что составляло 85% от заработной платы за 3 дня.

По отношению к своему делу студенты-проводники в целом выгодно отличались от строительных и сельскохозяйственных отрядов. Это не случайно и связано с более высокой оплатой труда, а потому и заинтересованностью в его результатах, с лучшими условиями быта, а, главное, с тем, что сам

механизм функционирования железных дорог был более четким, не допускал срывов в работе. Немаловажный фактор в повышении ответственности – момент непосредственного общения с потребителями (пассажирами поезда). Человек, не склонный к позитивному общению, обычно не шел на такую работу. Не случайно показатели численности студентов на первый день работы и среднесписочный состав обычно совпадали. Но парадоксально: сами объективно не склонные нарушать дисциплину, студенты-проводники становились заложниками системы нарушения в расписании движения поездов. Находясь в составе, как и их старшие товарищи из штатной бригады, «учились» воспринимать это спокойно, без особых эмоций. Это имело неоднозначные последствия: будущие специалисты «готовились» к безучастному, равнодушному восприятию трудностей, либо в их сознании зарождалось негативное отношение к существующему строю.

Отметим еще одну особенность организации движения СОП в Кузбассе: в 1985 г. здесь был организован первый СОП, который работал на территории Ногродской области Венгерской Народной Республики (ВНР) – на таком уровне предприняли попытку развивать побратимское движение между Кузбассом и Ногродской областью ВНР. Этот почин стартовал в Новокузнецке. С распадом СССР и мировой системы социализм эта практика оказалась невостребованной.

Современный транспорт – средство повышенной опасности, и работа на нем сопряжена с риском. Далеко не все возможные риски отразились в источниках. Обычным были разного рода «мелкие» нештатные ситуации: неудачные для трехдневного маршрута боковые места для пассажиров с детьми (предстояло либо организовать обмен мест, либо терпеть, скажем так, недовольство на протяжении всего маршрута), необходимость преодолевать ситуации с поведением некоторых пассажиров, не соответствующим правилам поведения пассажиров в вагонах (громкие разговоры в ночь, хулиганство, неправильное пользование туалетными комнатами, нарушение санитарных условий нахождения в вагоне), обилие пыли в жару, сбои в работе сантехники, неисправность кипятильника, нарушение подачи электроэнергии и т.д. (Заметим, что работники железной дороги уверяли: в поездки отправляли только подготовленные вагоны. Неисправности – результат небрежности студентов). Но среди них упоминается и такой, как вынужденное принятие родов июльской ночью 1976 г. студенткой Ленинск-Кузнецкого медучилища Ниной Брынько (тогда ей был 21 год).

Каковы же общие итоги работы отрядов проводников в 1970–1980-х гг.? К 1980-м гг. общая численность отрядов проводников на Кемеровской железной дороге в летний период составляла до 60% состава всех проводников дороги. Только в Кемеровской области он обслужил до полумиллиона пассажиров [20, л. 12;

26, л. 45]. Вклад томичей был скромнее. Обычно за сезон только студенты-проводники Томского отряда обслуживали 100–125 тысяч пассажиров [24, л. 72; 27, л. 8; 28, л. 25]. Объем услуг в ценовом (рублевом) выражении могут проиллюстрировать такие цифры: только за 1975 г. студентами томского СОП было выдано постельного белья на сумму 93894 руб., продано чая на сумму 21578 руб., продано книг и журналов на сумму 577 руб. [25, л. 72], СОП Кемеровской области оказали разного рода услуги пассажирам на сумму 400 тыс. руб. [26, л. 45]. В силу специфики своего труда работники СОП осваивали на одного своего члена меньше среднеобластных показателей (400–500 руб.). Однако за сезон они получали в 1,2–4 раза больше, чем студенты СО в среднем: 200–500 рублей [12, л. 88; 29, л. 53; 30, л. 35, 36]. Среди части организаторов и участников СО это вызвало неоднозначную реакцию [19, л. 27]. Но это оценка некоторых аппаратных работников. А каково мнение руководства железной дороги? Судя по отчетам, из года в год руководство депо, где работали студенты, оценивало их вклад положительно [5, л. 47]. Для такого вывода изучалось и ведение всех необходимых журналов, в которых отражалось главное: выполнение всех регламентных работ, санитарное состояние поездов, тщательный анализ каждой поездки, книги отзывов пассажиров (а они велись по каждому вагону), учитывались мнения практиков. Конечно, были единичные ревизорские акты за безбилетный провоз (например, см.: [5, л. 46]). Но были и года, когда студенты-проводники не получали ни одной рекламации [20, л. 12; 27, л. 8].

Как относились к студентам-проводникам пассажиры? Сначала – с недоверием. Но очень быстро отношение улучшилось [11, л. 24]. Уже в первый год работы (в 1971 г.) получили 500 благодарностей и только 2 замечания [11, л. 24]. К середине 1980-х гг. число благодарственных записей значительно выросло. За сезон получали более 7000 благодарностей [31, л. 27]. Около 4000 тысяч таких фиксированных отзывов получали томичи [24, л. 41; 32, л. 57; 33, л. 59; 30, л. 25]. Нравилась такая временная работа и студентам. Об этом косвенно свидетельствуют факты стабильного из года в год комплектования отрядов

[12, л. 88; 15, л. 154; 26, л. 5; 29, л. 27; 33, л. 128; 33, л. 21; 34, л. 20; 35, л. 116; 36, л. 51, 89; 37, л. 34, 116; 38, л. 36; 39, л. 27], благодарственные записи пассажиров. Все это позволило сформировать среди томского студенчества некоторые традиции в студотрядовском движении проводников. Это – этапная подготовка к третьему трудовому семестру, оригинальное культурное обслуживание пассажиров, в том числе пассажиров детского возраста, долгосрочность (долговременность) работы и диверсификации трудовой деятельности, т. е. гибкости в функционировании на рынке труда [39, л. 59]. В заключение отметим, что летние студенческие отряды проводников стали массовым явлением в СССР. Уже в середине 1970-х гг. в сети дорог страны так работали более 20 тыс. юношей и девушек [19, л. 23]. Из них не меньше 1/20 части трудились среди проводников Кемеровской и Томской областей.

Таким образом, студенческие отряды проводников были общесоюзным явлением начиная с 1970 г. В целом они сыграли положительную роль в развитии студенчества, функционировании железных дорог и советской системы в целом, развивая ее сущность в плане коллективного, а подчас и безвозмездного труда с целью формирования специалиста. Студенчеству работа в отрядах дала дополнительные материальные возможности. Собственно железной дороге отряды позволили практически на два месяца «закрыть» дефицит работников по нескольким важнейшим направлениям. В целом развитию советской системы студотряды проводников дали еще одну возможность придать ее развитию спасительный динамизм. Первое и второе отрядам проводников удалось, а вот третье – нет. И неудача была связана с тем, что отряды представляли собой не ядровой процесс в обществе, а периферийный, частный. Как элемент советского общества, СОП способствовали развитию и различных «теневых» процессов. Наиболее характерными из них стали безбилетный провоз пассажиров и грузов. История СОП была прервана распадом СССР и его политических структур. СО были частью этой системы. В конце 1990-х гг. в постсоветской России это движение стало восстанавливаться. Но восстановление пошло на иной мотивационной и организационной основе, хотя чисто формально многие механизмы могут воспроизводиться и работать.

### Библиографический список

1. Кемеровская область. 1975–1985 годы : стат. сб. / отв. за вып. Б.И. Безматерных, В.С. Королева; ред. Е. Л. Пастушенко. – Кемерово, 1987.
2. Справочник для поступающих в высшие учебные заведения СССР в 1990 году / авт.-сост. Г.В. Арсеньев, В.М. Костров, В.Ф. Носков, Ю.Г. Татур. – М., 1990.
3. Справочник для поступающих в средние специальные учебные заведения СССР (техникумы, училища, школы) в 1991 году / авт.-сост. Л.И. Алешин, Т.Б. Горшкова, Л.И. Лучинина, В.А. Слюсаренко. – М., 1990.
4. Центр документации новейшей истории Томской области (ЦДНИ ТО). – Ф. 608. – Оп. 40. – Д. 28.
5. ЦДНИ ТО. – Ф. 608. – Оп. 57. – Д. 1.
6. История движения студенческих строительных отрядов Томской области (1963–2004 гг.) : сборник документов и материалов / отв. ред. А.А. Фрицлер. – Томск, 2005.
7. Приступко, В.А. Студенческие отряды: исторический опыт 1959–1990 годов / В.А. Приступко. – М., 2008.
8. Волчек, В.А. Развитие движения студенческих от-

рядов Кузбасса в 60–70-е годы : дис. ... канд. ист. наук / В.А. Волчек. – Кемерово, 1988.

9. Зеленин, А.А. Опыт и проблемы реализации молодежной политики в Кузбассе (вторая половина 80-х – 90-е) : дис. ... канд. ист. наук / А.А. Зеленин. – Кемерово, 1999.

10. История движения студенческих строительных отрядов Томской области (1963–2004 гг.) : сборник документов и материалов / отв. ред. А.А. Фрицлер. – Томск, 2005.

11. Государственный архив Кемеровской области (ГАКО). – Ф. П-126. – Оп. 16. – Д. 56.

12. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 17. – Д. 16.

13. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 16. – Д. 55.

14. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 34. – Д. 29.

15. Центр документации новейшей истории Томской области (ЦДНИ ТО). – Ф. 608. – Оп. 55. – Д. 1.

16. ЦДНИ ТО. – Ф. 608. – Оп. 63. – Д. 58.

17. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 21. – Д. 59.

18. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 40. – Д. 105.

19. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 19. – Д. 33.

20. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 28. – Д. 113.

21. ЦДНИ ТО. – Ф. 608. – Оп. 40. – Д. 24.

22. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 16. – Д. 55.

23. Справка штаба студенческих строительных отрядов о формировании специализированного отряда проводников на лето 1971 г. // История движения студенческих строительных отрядов Томской области (1963–2004 гг.) : сборник документов и материалов / отв. ред. А.А. Фрицлер. – Томск, 2005.

24. ЦДНИ ТО. – Ф. 608. – Оп. 57. – Д. 11.

25. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 24. – Д. 102.

26. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 26. – Д. 96.

27. ЦДНИ ТО. – Ф. 608. – Оп. 57. – Д. 17.

28. ЦДНИ ТО. – Ф. 608. – Оп. 57. – Д. 24.

29. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 18. – Д. 18.

30. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 19. – Д. 83.

31. ЦДНИ ТО. – Ф. 608. – Оп. 57. – Д. 6.

32. ЦДНИ ТО. – Ф. 608. – Оп. 57. – Д. 10.

33. ГАКО. Ф. П-126. – Оп. 22. – Д. 67.

34. ГАКО. Ф. П-126. – Оп. 24. – Д. 101.

35. ЦДНИ ТО. – Ф. 608. – Оп. 57. – Д. 3.

36. ЦДНИ ТО. – Ф. 608. – Оп. 57. – Д. 7.

37. ЦДНИ ТО. – Ф. 608. – Оп. 57. – Д. 12.

38. ЦДНИ ТО. – Ф. 608. – Оп. 57. – Д. 15.

39. ЦДНИ ТО. – Ф. 608. – Оп. 61. – Д. 43.