

ББК 63.3(2)633-4

С.Е. Мишенин

Студенческие строительные отряды на сооружении железных дорог в Кемеровской и Томской областях в 1965–1991 гг.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, студенческие отряды (СО), студенческие строительные отряды (ССО), студотрядовское движение, транспортное (железнодорожное) строительство.

Key words: the rail transport, the student's brigades (units), the student's building brigades (units), the movement of the student's brigade, the transport's (the rail transport's) building.

В середине второй половины XX в. положение с кадрами транспортного строительства, как и по всему народному хозяйству СССР, осложнилось. Сыграли свою роль несколько факторов. По своей природе они носили как общемировой, так и региональный, советский характер. Один из этих факторов был связан с тем, что под воздействием современной НТР появились более привлекательные области приложения труда. Это привело к тому, что началось падение престижа некоторых «старых» профессий, в частности труда транспортного строителя. Другой процесс, который охватил мир, связан с «революцией в доходах». Он затронул и СССР, приведя к усилению интереса в получении еще более высоких заработков, что переключало интересы конкретного работника с перспективных целей общества на свои ближайшие интересы и, соответственно, на те сферы труда, где в лучших условиях при меньших затратах можно было добиться больших доходов. В плане оплаты и условий труда профессия транспортного строителя не отличалась достаточной выгодностью. Это – общемировые тенденции.

Для понимания остроты вопроса в СССР требуется учесть и процессы, которые заключались в особенностях развития советского общества. Во-первых, сказалось одно из последствий «демографического эха» Великой Отечественной войны, когда рождаемость была сравнительно низкой. Через 20–25 лет это повлияло на естественный прирост рабочих кадров. Во-вторых, в условиях наступающей «революции в доходах» и массового отказа от ведения домашнего подсобного хозяйства студенческая молодежь инстинктивно искала пути удовлетворения своих растущих материальных потребностей и путей их получения. Она почувствовала «нишу» на своеобразном советском рынке труда. В том числе в этой «нише» была работа в строительных отрядах.

Насколько историографически целесообразна постановка вопроса о развитии студотрядовского движения на железнодорожном транспорте? История производственной деятельности комсомола стала одной из сфер научной разработки. В отечественной

исторической науке сложилась небольшая группа исследователей, в поле зрения которых были вопросы развития студенческих отрядов (СО). В изучении общесоюзных процессов ее достойно представляет В.А. Приступко [1–2], в Западной Сибири – В.А. Волчек [3] и А.А. Зеленин [4]. В исследованиях показано, что в развитии движения большую организующую роль сыграла советская система, а в ней – ВЛКСМ. Обозначен общий механизм организации 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 СО на железной дороге, в частности, студенческих строительных отрядов (ССО), не уделялось должного внимания. Восполнить этот пробел – цель настоящей работы, т.е. важно выявить роль СО в развитии строительных и ремонтных работ в зоне дислокации кузбасских отделений Западно-Сибирской, а с 1979 г. – Кемеровской железной дороги. Для достижения ее выдвигаются следующие задачи: определить 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.

В основу работы положены материалы фонда Кемеровского областного комитета ВЛКСМ Государственного архива Кемеровской области и фонда Томского областного комитета ВЛКСМ Центра документации новейшей истории Томской области (в основном это отчеты, рапорты и справки), а также издания Кемеровского и Томского обкомов ВЛКСМ – соответственно газеты «Комсомолец Кузбасса» (с приложением «Гренада») и «Молодой ленинец» (с приложением «60-я параллель») за 1970–1980-е гг. Конечно, в составе информации, предлагаемой этими источниками, есть свои проблемы. В частности, они заключаются в том, что отряды железнодорожных строителей не входили в группу студенческих отрядов, которые по количеству студентов и объему выполняемых работ были бы лидирующими среди других подразделений. Соответственно в отчетах и по линии комсомольской, и по линии железных дорог им не всегда уделялось внимание. Но при всей прерывно-

сти информационного поля его обработка, по нашему мнению, позволяет подойти к выводам, достойным включения их в общий контекст современного исторического знания. Начнем с того, что уточним момент начала формирования отрядов. Первый крупный опыт организации таких отрядов был проведен на целине в Казахстане в 1959 г. [5, с. 3]. Сначала они организовывались спонтанно. Один из первых в Западной Сибири в Томской области отряд был сформирован в 1960 г. из студентов 495-й группы механико-математического факультета Томского государственного университета. Из их числа была составлена первая строительная бригада, которая осталась работать в области [6, л. 18–19]. В Кемеровской области студотрядовское движение свою историю вело с 1962 г. [7, с. 173]. Советское руководство не сразу подобрало к движению определенный алгоритм действий. Необходимый опыт был наработан в середине 1960-х гг. В 1967 г. ЦК КПСС и СМ СССР приняли совместное Постановление «Об эффективном использовании студенческих строительных отрядов» [5, л. 67]. К середине 1970-х гг. эта форма организации жизни студенчества приобрела общественное признание. Ежегодно ее проходило от 400 до 800 тысяч представителей учащейся молодежи [2, с. 102–103].

В транспортном строительстве в Западной Сибири такие отряды стали использоваться с 1967 г. Инициаторами их создания стали студенты из Кемеровской области. Тогда 430 студентов из Сибирского металлургического института стали участниками строительства железной дороги Артышта – Подобаас [8, л. 12]. В следующем, 1968 г., к движению присоединились студенты из Томска и Новосибирска. В Томской области главным объектом приложения студенческого труда стало строительство железной дороги Асино – Белый Яр [9, л. 5, 95]. Сравнительно быстро, уже в 1970-х гг., сложились организационные формы и методы руководства движением студенческих отрядов в транспортном строительстве: областной штаб стройотрядов, формируемый и подчиняемый областному комитету ВЛКСМ по организационной линии и общесоюзному штабу стройотрядов при ЦК ВЛКСМ – по методической линии. А в 1984 г. в Кемеровской области все руководство работой студенческих отрядов было под контролем оперативной группы под председательством заместителя председателя облисполкома, отдела науки и учебных заведений, отдела строительства Кемеровского обкома КПСС [10, л. 48]. Таким образом, действовал один из проверенных организационных принципов – принцип двойного подчинения по организационной и методической линии. Это обеспечивало эффективность руководства. На должности командиров и комиссаров студотрядов стремились поставить коммунистов. Так, по данным на 1978 г. по Кемеровской области 40% были членами КПСС [11, л. 13]. Но проблема требовательности со

стороны руководства стройотрядов не снималась с повестки дня. Формирование Кемеровского областного студенческого отряда строилось на основе широко развернутой пропагандистской работы через областную и многотиражные газеты, радио и телевидение [10, л. 48; 12]. Система сравнительно быстро выработала формы подготовки и организации стройотрядовского движения. Применительно к транспортному строительству это выглядело так. Отличительной чертой для стройотрядов стала цикличность, сезонность, связанная с учебным процессом. Каждый цикл стройотрядовской жизни включал три этапа: подготовку, прямое выполнение строительных функций и подведение итогов [13, с. 1]. Подведение итогов призвано было стать отправной точкой подготовки к новому сезону работы. Обычно с февраля по март шел процесс нахождения партнеров, выработки и подписания хозяйственных договоров. Первоначально процесс затягивался. Но за годы работы предприятия увидели выгоду привлечения временной рабочей силы. Это видно хотя бы из того, что часто запросы предприятий в рабочей силе комсомольскими организациями учебных заведений не выполнялись [14, л. 5, 16; 15; 16]. Но в этом сказывался и процесс падения интереса у молодежи к труду в общественно организованном секторе.

Вполне естественным является вопрос: на какие средства шел процесс организации, а потом и работы студенческих отрядов? Прямо об этом доступные нам документы не говорили. Но совокупный анализ всего комплекса изученных документов позволяет утверждать следующее. Помимо необходимого энтузиазма со стороны организаторов и рядовых участников движения большую роль играл и материальный фактор. Он складывался из нескольких источников: средства, направляемые из заинтересованных министерств (а этого не могло быть без соответствующих решений Министерства финансов СССР, Госплана СССР и, конечно, ЦК КПСС), хозяйственных договоров с министерствами, бюджет самого ВЛКСМ. Этими договорами определялось и материальное снабжение объектов приложения труда. Базой расценок служили общесоюзные нормативы. Выполнение их и являлось хозяйственным расчетом. В зависимости от остроты вопроса весной обкомы комсомола рассматривали вопрос о формировании и задачах по подготовке областного СО к работе в текущем году. Например, в 1984 г. рассмотреть такой вопрос подтолкнуло совместное Постановление ЦК КПСС и коллегии Министерства высшего и среднего специального образования №25/16-53 от 26 декабря 1983 г. «Об итогах работы Всесоюзного студенческого отряда в 1983 году, плане формирования отрядов и задачах на 1984 год». Кемеровский и Томский обкомы КПСС в своих постановлениях на этот счет изложили алгоритмы своей деятельности по подготовке к новому сезону работы СО [17]. Постановление включало следующие пози-

ции: разработку своего областного плана с определением контингента студентов по учебным заведениям; принятие установки: каждый студент вуза за период обучения должен пройти школу СО; приветствовалось создание специализированных отрядов, опыт формирования круглогодичных отрядов; предлагалась и методика образования отрядов: ректоратам учебных заведений рекомендовалось установить базовые курсы для формирования отрядов с продолжительностью каникул 6–8 недель. Это согласовывалось с инструктивным письмом Минвуза СССР от 25 мая 1983 г.; определялась структура управления областного СО и основные функции звеньев: областной и зональные штабы ССО. Притом основные технологические функции возлагались на зональные штабы. Упор делался на курирование воспитательной работы в СО, на поддержание дисциплины и порядка (особенно финансового). Этот уровень руководства должен был не допускать проявления бесхозяйственности, рвачества и меркантилизма (кстати, вспомним рассуждения о предпосылках студотрядовского движения).

Функция контроля передавалась соответствующим проректорам вузов, заместителям директоров ССУЗов и областному штабу СО; при подготовке бойцов СО особое внимание уделялось изучению правил техники безопасности. Это обучение возлагалась, например в Томской области, на кафедры охраны труда. В мае планировалось провести массовую проверку готовности организаций к приему ССО. Учебной базой часто выступали базы профильных училищ, трестов или комбинатов. В Кемеровской области обучение строительных рабочих было организовано по 12-часовой программе. Подготовка по строительным специальностям была самой отработанной в Кемеровской области. По этим специальностям готовились 34% студентов, привлекаемых к хозяйственным работам в летний период [11, л. 14].

Важным звеном после формирования СО была подготовка базы для его производительной работы. Она включала поиск подрядчика, заключение с ним договора и подготовку базы для работы. Как показывают годовые отчеты о работе СО за год, в качестве принимающих организаций в Западной Сибири выступали тресты «Запсибтрансстрой», «Томсктрансстрой» и «Кузбас-трансстрой» Министерства транспортного строительства СССР. Положительно отличилось в этом плане в числе других управление Западно-Сибирской железной дороги. Это отмечалось, в частности, в 1978 г. Бойцами студотрядов, например, в Кемеровской области, зачислялись только те студенты, которые освоили программу обучения только на «хорошо» и «отлично». О степени качества спроса в источниках нет информации.

Для железнодорожного строительства из студентов готовили в основном путевых рабочих железнодорожного транспорта. Доля подготовленных до строительного сезона работников была в пределах 2/3. Но это не все всегда получалось. Отчеты первой половины

1970-х гг. Томского областного штаба СО практически не обращали внимания на такую стадию подготовки студотрядовцев, как обучение. Отчет за 1975 г. прямо отметил, что подготовка даже половины будущих работников не отвечает производственным требованиям [18, л. 12].

В образовании стройотрядов и подготовке их бойцов к активной производственной деятельности свою роль сыграли профсоюзы. Специфика этой организации стимулировала обращение ее к контролю над созданием условий для безопасного труда начинающих строителей. Так, в 1979 г. Кемеровские обком ВЛКСМ и областной совет профсоюзов приняли совместное постановление «О мерах по усилению охраны труда в ССО» [19, л. 25]. Документы Кемеровского обкома ВЛКСМ свидетельствуют о том, что важным элементом в подготовке студотрядов к летнему сезону являлась подготовка их полноценного медицинского обслуживания в период трудового цикла. А это включало в себя подбор медицинских кадров (эта работа обычно завершалась к апрелю текущего года), подготовка аптек, проставление прививок, прохождение медицинской комиссии и принятие мест проживания, а также питания. Только после этого каждый студент и областной отряд в целом считался готовым к работе. Конечно, не все планируемые на подготовку позиции всегда адекватно выполнялись. Поэтому документы свидетельствовали о фактах затягивания подбора медперсонала или комплектации материального обеспечения [11, л. 136–139].

Советское руководство понимало, что для жизнестойкости студотрядовского движения ему нужны действенные стимулы. Использовались такие, как практическое участие в общественно-политической жизни, романтика, инициатива в выборе действия, соревнование в форме смотров. Так, в Томской области в 1986 г. начался (и должен был продолжаться до 1990 г.) смотр среди учебных заведений и СО на лучшую организацию деятельности отрядов. Организовать его взялись областной Совет народных депутатов, областной совет профсоюзов, бюро обкома ВЛКСМ. В качестве главной цели смотра организаторы выдвинули пять позиций: активное участие в ускорении социально-экономического развития Томской области; повышение у каждого бойца СО чувства коллективизма, товарищеской взаимопомощи, коммунистического отношения к труду, ответственности за сохранение и приумножение общественного достояния; усиление борьбы за экономию и бережливость, применение прогрессивных форм и методов организации труда, широкое внедрение передового опыта, повышение качества работы; совершенствование деятельности по формированию и подготовке отрядов, развитие перспективных форм студенческого трудового движения; создание наилучших условий для работы. Главной наградой победителям предполагалось сделать си-

стему Красных знамен и выпелов, а также ценные подарки до 1500 руб. на отряд [20, л. 100–101] (а в нем несколько десятков человек!).

Эта технология создания студенческих отрядов стала общепринятой. Но в отдельных областях складывались некоторые особенности. Так, в Кемеровской области с начала 1970-х гг. (по имеющимся данным с 1973 г.) формировался специальный штаб по подготовке СО на очередной сезон [21, л. 2]. На этом же этапе начиналась работа с партнером, у которого могли быть свои трудности. Степень подготовки рабочего места была разной. Так, к сезону 1968 г. трест «Запсибтрансстрой» на строящемся пути Асино – Белый Яр подготовил фронт работ для ССО «Стальная колея – 1» на 60%, а Мостостроительный трест №2 для ССО «Стальная колея – 2» не подготовился к приему партнеров. Работать начали в одно время, но так как для второго отряда фронта работы не было, то часть бойцов из него пришлось перевести в мехколонну №22 треста «Сибстроймеханизация». Работу другой части этого отряда, как утверждалось в отчете, весь сезон постоянно лихорадило [22, л. 16–17]. Отчасти это было связано с тем, что у новой строительной площадки управление строительства было удалено. Поэтому, когда в 1969 г. был сформирован трест «Томсктрансстрой», то для студентов были созданы вполне нормальные условия, и студенты ритмично приступили к работе. Срывы были, но они происходили по вине поставщиков [9, л. 63]. С 1970 г. документы Томского обкома ВЛКСМ уже не акцентировали внимание на неудовлетворительной подготовке базы для работы стройотряда, а иногда отмечали и должный уровень подготовки к приему стройотрядовцев [18, л. 19, 23, л. 45; 24. Л. 38].

Отличие от Томской, в Кемеровской области уже с первых шагов трест «Кузбастрансстрой» стал конструктивно готовиться к приему ССО [25, л. 15]. Но эта линия выдерживалась далеко не всегда. В середине 1980-х гг. она стала давать сбои. Так, в 1986 г. СМП-193 треста «Кузбастрансстрой» не подготовился к приему ССО. Руководство поезда не реагировало на неоднократные обращения зонального штаба ССО. Это сказалось на результате работы студентов: если в среднем по ССО области выработка на одного члена отряда составила в 1986 г. 980 руб., то среди студентов, работавших в СМП-193, – 500 руб. Студенты выполнили здесь только 52% договорных обязательств. И это при том, что продолжительность рабочего периода была больше среднего показателя по области: 46 дней вместо 36,6 [26, л. 2].

Для состава железнодорожных строительных отрядов были характерны следующие черты: в плане территориальных источников комплектования – наличие значительной доли въездного контингента. Так, на объектах Кузбастрансстроя уже в 1969 г. наряду со студентами из Кузбасса (Сибирского металлургического института, Кузбасского металлургического техникума и педагогического института) трудились

представители Ташкентского государственного университета [27, л. 13]; в плане оценки динамики общего состава – колебание состава по возрасту; в плане половозрастного состава – большая доля лиц мужского пола [28], чем в отрядах нестроительного плана (например проводников) и тенденция к уменьшению разброса членов стройотрядов по возрасту; в плане сравнения места в однородных формированиях – меньшая доля железнодорожных стройотрядов в составе всех отрядов строителей, чем доля отрядов проводников в составе нестроительных студенческих отрядов; в плане организационного деления – большой разброс в распределении на отряды по их численности.

Структурно стройотряды, работавшие на строительстве железнодорожных объектов, организационно входили в состав зональных отрядов областных стройотрядов и подчинялись их штабам. Момент официальной готовности СО к работе официально фиксировали собрания активов СО [29]. В качестве объектов приложения сил стройотрядовцев на объектах железнодорожного транспорта могли быть строительство или ремонт железнодорожных путей, строительство производственных транспортных сооружений, объекты иной транспортной инфраструктуры, социально-культурные сооружения, предназначенные для обслуживания железнодорожников. Летний трудовой сезон практически у всех отрядов продолжался в июле–августе примерно 50 дней. Определенный интерес представляет вопрос организации быта стройотрядовцев, в том числе распорядок дня: организация питания и отдыха, а также времени, остающегося от работы, сна и питания.

Обычно распорядок дня был такой: 7,00–8,00 – подъем, зарядка, линейка, завтрак, 8,00–12,00 – работа, 12,00–14,00 – обед, 14,00–18,00 – работа, 18,00–20,00 – ужин, отдых, 20,00–24,00 – занятия по плану, свободное время, костер, 24,00 – отбой [30, л. 23–24]. Были и другие варианты режима дня. Но принципиальных различий не наблюдалось. Обращает на себя внимание пункт о занятиях по плану. За ним обычно стояли митинги, тематические вечера, выпуск фотостендов, стенгазет, чтение лекций, преимущественно по общественно-политической тематике, костры.

Характерно, что на период функционирования СО в них формировались неуставные первичные комсомольские организации. Формально отношения в них строились (должны были строиться) на Уставе ВЛКСМ, проводились (по плану) комсомольские собрания, должны были работать бюро ВЛКСМ, организовывались политинформации и иные плановые мероприятия. В Кемеровской области студенты на объектах треста «Кузбастрансстрой» участвовали в строительстве линии Артышта – Подобасс (1967 г.), в электрификации железнодорожных линий Новокузнецк – Таштагол, Юрга – Топки, Ленинск-Кузнецкий – Кемерово (1969 г.). В Кемеровской области преоб-

ладали ремонтные работы. Бойцы ССО «расшивали» старые шпалы, «заходили» и «зашивали» новые, проводили балластировку (засыпали щебнем участок пути), вручную рихтовали (выравнивали звенья) пути. Ремонт пути преимущественно включал в себя замену полотна или разбалчивание стыков рельсов, обновление и пробивку обновленного полотна, т.е. выравнивание его по профилю, подбивку щебня под шпалы. Ремонтные работы производились в так называемые окна – 6 часов, когда по одному пути прекращалось движение, по другому – поезда замедляли ход.

В Томской области с трестом «Томсктрансстрой» СО сооружали железную дорогу Асино–Белый Яр (1968–1971 гг.) [9, л. 63; 22, л. 16; 31, л. 17; 32, л. 27]. В Кемеровской и Томской областях стройотрядовцы участвовали в электрификации дороги Тайга–Томск (1969 г.), в обустройстве станционных поселков (1971) [9, л. 63; 32, л. 109–112]. Труднее было собрать информацию о тех отрядах, которые работали на строительстве (ремонте) объектов железнодорожного транспорта. Отчетные документы не требовали обязательного перечня отрядов с увязкой объекта их работы. Не было таких сведений и в периодической печати.

Низкая дисциплина поставок в советской экономике стала одной из острых по причине больших расстояний и традиционно слабой индустрии стройматериалов. Режим «догоняющего развития» не стимулировал развитие инфраструктурных отраслей, особенно ремонтных работ в них. Главное внимание уделялось конечному продукту. Появление СО еще больше обостряло эту старую проблему. Несвоевременные поставки оборудования и стройматериалов дестабилизировали работу стройотрядов. Правда, одновременно появился и своеобразный компенсатор процесса: стремление заработать в любых условиях. Это и молодость, относительная кратковременность труда (его сезонность), что давало мощный дополнительный источник – добровольные сверхурочные работы. Соблюдение такого распорядка способствовало поддержанию необходимой работоспособности студотрядовцев. Ребята работали и зарабатывали. И тем самым вводили в практику терпимость к этому недостатку системы. Удаленность от заказчика создавала возможность допускать отход от проекта и норм. Формальная приемка «узаконивала» эту практику.

Наиболее стабильным средством мобилизации работы строительных отрядов советская система рассматривала развитие социалистического соревнования. В первой половине 1980-х гг. Кемеровский обком ВЛКСМ, управление Кемеровской железной дороги и президиум дорожного комитета профсоюза Кемеровской железной дороги практиковали соревнование между студенческими отрядами проводников пассажирских вагонов и студенческих строительных отрядов, работающих на предприятиях Кемеровской железной дороги, в частности, в 1984 г. По итогам

работы за этот сезон переходящие Красные знамена Кемеровского обкома ВЛКСМ, управления Кемеровской железной дороги и президиума дорожного комитета профсоюза Кемеровской железной дороги с денежной премией в 1000 рублей было присвоено ССО «Буревестник» (командир А.Ф. Поликарпов, комиссар В.Ф. Гребенщиков) [33, л. 136–137].

Зрелый и завершающий этап функционирования СО проходил в условиях осуществления экономической реформы 1965 г. Одной из существенных черт ее стало внедрение хозяйственного расчета. В советском варианте это означало стремление добиться выполнения производственных планов посредством укладывания в централизованные государственные нормативы по использованию сырья и расходных материалов и временные рамки выполнения задания. Это называлось новыми условиями хозяйствования. Следовательно, не рынок и спрос диктовали нормы расхода, качество и скорость работы, а административное решение и договоры об их соблюдении. Во второй половине 1970-х гг. эта практика начала внедряться как опытное начинание на уровне отдельных отрядов. Документы не сохранили сведения о сущности и результатах этого опыта. Было выявлено только упоминание об этом в 1977 и 1979 гг., когда в студотрядовском движении стали внедряться договорные (подрядные) отношения [34, л. 69а; 35, л. 70–71; 36, л. 48; 37, л. 39]. А эти меры были нацелены на то, чтобы активизировать групповую и личную инициативу, в отдельных фрагментах хозяйственной жизни поднимать ее до государственной и их взаимно согласовывать.

На СО этот механизм (при всех его сбоях) в целом срабатывал, а на всем советском обществе во всем объеме – нет. Почему? Ответ может быть таков: при всех своих «плюсах» СО оставались «парниковым» явлением: они не определяли магистральную траекторию развития советской системы, на них «не висели» заботы о производстве, поставках, социальных, культурных и иных сферах жизни. Такие меры не впервые применялись в практике советского общества, в частности в 1930-х гг. В литературе уже введена идея «хозрасчетных откатов» этого периода. Но в то время была иная общественная административная система: тогда шел процесс становления разновидности административно-командной системы. 1960–1980-е гг., в противоположность 1930–1940-м гг., стали временем позднего советского общества. В этот период власть уже была не способна осуществлять жесткий контроль и постепенно допускала все большую свободу для своих граждан. Процесс шел относительно медленно. Он приобрел неоднозначное ускорение в годы «перестройки». Но это были последние годы развития собственно советского студотрядовского движения, когда все яснее обозначались процессы, которые предвещали конец этой инициативы. Их отражал один из последних областных отчетов ССО отчет за 1987 г. Тогда по

разным причинам ССО пришлось передислоцировать. Выполняя установку ЦК КПСС, Кемеровский обком КПСС сделал ставку на первоочередной ввод в строй объектов жилья и соцкультбыта. Поэтому ССО были переброшены, в частности, на объекты жилищного строительства для Кемеровской железной дороги на станциях Анжерская, Белово, Тайга и Кемерово [26, л. 8–9]. Это было отражением целого ряда популистских мер, следствием чего произошло свертывание производственного строительства. Уже в ближайшем времени это в числе других факторов обернулось крахом системы. В целом по итогам работы за сезон 1987 г. складывалась не столь однозначная картина. В плане отношения к труду отряды строителей отличались наличием некоторой проблемы в дисциплине выполнения заданий (поручений). Имеющиеся в распоряжении отчеты подводят к мысли: задолженности были у отрядов за выполненную работу, а Министерство транспортного строительства СССР и Министерство путей сообщения СССР не всегда вовремя перечисляли причитающиеся суммы в обкомы ВЛКСМ [38, л. 6]. Жестких санкций за нарушение графика платежей не применялось. Этот порядок не мог существовать вечно. Но по отчетам этого же года публично проявилась и другая, уже опасная тенденция: вследствие растущей несогласованности у отдельных отрядов после подписания контракта на рубеже зимы–весны летом уже не оказывалось фронта работы. Так, например, сложилось у отряда из Кузбасского политехнического института в 50 человек, призванного работать на объекте СМП-831 треста «Кузбастрансстрой» [26, л. 14]. Так в миниатюре моделировалось устройство советской социалистической экономики на завершающем этапе своего развития.

В самом конце 1980-х гг. массовое движение СО прекратило свое существование. Его поглотили несколько процессов. Наиболее важными среди них стали сокращение массовых строительных работ, нарастание вала неорганизованных подработок. Скопившийся опыт поколений студотрядовцев неорганизованно перерос в развитие разных форм молодежных объединений при комитетах комсомола, которые при удобных условиях ликвидировали и сам комсомол, укрепляя и развивая молодой и растущий российский бизнес, а возникший на его основе Российский союз молодежи стал обслуживать новые общественные силы. В оценке итогов деятельности СО на строительных работах в сфере железнодорожного транспорта материалы далеко не однозначны. Их важно рассмотреть в экономическом, социальном и морально-этическом планах. В экономическом плане, как и по всей стране, стройотряды в системе транспортного строительства внесли свой посильный вклад в развитие и укрепление железнодорожной сети и ее инфраструктуру в своем регионе. Притом преобладали новые объекты: железнодорожные пути (а среди них – участки новой железной дороги Асино–Белый Яр),

автодороги, производственные помещения, жилые дома, дошкольные учреждения и т. д. Преобладали строительные-монтажные работы. Притом строили преимущественно производственные объекты, что было характерно для экономического курса советской системы, которая практически до периода «перестройки» относилась к развитию социальной сферы общества строила «по остаточному принципу», выдвигая на первое место производство и его проблемы. В этом в числе прочих черт проявился курс на «догоняющее развитие». Проявился с той лишь разницей (в сравнении с 1930-1940-ми гг.), что формы пытались использовать прежние, но результат этого использования все меньше и меньше соответствовал этому стилю развития: политическая воля исчезала, а материальные ресурсы сокращались. Поэтому такое превалирование доли производственного строительства тоже вело общество к новым трудностям.

Руководство периода «перестройки», спекулируя на проблемах социальной сферы, не только не сделало рывка в этой сфере общественной жизни, но и не смогло решить собственно экономических проблем в рамках советской системы. Ремонтные работы тоже имели место, например, на Томской дистанции в 1971 г., в 1977 г. на Алтае (перегон Смазнево – Голуха) [32, л. 132; 39]. Но здесь требуется соответствующий комментарий. Наблюдение над источниками позволило заключить: по отчетам к ремонтным работам ССО привлекались нерегулярно. Видимо, это было связано с тем, что советская система по разным причинам недооценивала планово-предупредительный ремонт, что усиливало процессы старения и морального износа как оборудования, так и сооружений. Что касается текущего ремонта, особенно после хотя и крайне немногочисленных аварий, то для этого вида работ требовались специфические навыки и контроль. Они нарабатывались годами, получить их во время краткосрочных курсов было нереально. К сожалению, имевшиеся в распоряжении автора источники не позволили восстановить точную статистическую картину этих процессов. В источниках встречаются некоторые противоречия. Так, в отчете за 1971 г. фиксируется тезис о сравнительно высоком уровне производительности труда по сравнению с предыдущим годом [40, л. 66]. Но можно говорить о результатах сопоставления производительности труда у студентов, занятых в сфере транспортного строительства, со студентами-строителями вообще. Имеющиеся статистические показатели свидетельствуют о том, что студенты, участвующие в строительстве объектов железной дороги и предприятий промышленного железнодорожного транспорта или транспортных цехов предприятий, в среднем осваивали на одного работника больше средств, чем все отряды из Кемеровской и Томской областей. Что касается общего вклада студентов в транспортное освоение Западной Сибири, то здесь вполне подходит общий вывод о том, что студенты, как и все транспортные строители, внесли

существенный вклад в этот процесс. На карте страны появились новые транспортные узлы, плотнее стала сеть железнодорожных путей. Но и здесь сказались общие советские проблемы. Отставала социальная инфраструктура. Студенты при этом направлялись на наиболее сложные ее участки, в том числе в зону нового освоения и сельскую местность. Учитывая, что часть строящихся объектов находилась вне крупных городов, студенты активно участвовали в развитии сельской инфраструктуры.

Для отрядов железнодорожных строителей Томской области получается такая картина: 20% состава отрядов работали на объектах в сельской местности (по области – 11%), на сельскую местность приходилось 21,6% объема строительно-монтажных работ (по области – 11,5%) (отметим: в сельской местности в строительстве культурно-бытовых объектов студенты вообще не принимали участия в работах по договорам, а в жилищном строительстве доля железнодорожных строительных отрядов превалировала), в производственном строительстве объем работ составлял 23,3% (по области – 5,4%) [34, л. 69–69а; 35, л. 70–71]. Добавим, что под городской

местностью для железнодорожных строителей подразумевались небольшие населенные пункты со всеми вытекающими последствиями: менее развитым рабочим классом, менее развитой сетью партийных организаций, более острыми, чем в крупных городах, социальными проблемами. Такое положение не случайно. Здесь острее сказывался дефицит кадров. А потому здесь важнее были строительные работы. И участие в них уже было сильным гражданским ходом. Но, отмечая это, надо видеть и другое: здесь же были менее требовательные заказчики и контроль, а потому появлялась возможность развивать «теневые» процессы. Это была естественная реакция на пассивность и неоперативность всего советского аппарата в широком смысле слова, включая и его партийное (КПСС) звено. На какой-то точке развития этот процесс (а он шел по разным каналам) подвел часть населения (трагедия для советской системы была в том, что это была не простая часть, а активная и наиболее активная) к сомнению в ценностях общества, которое не позволяло его же развивать.

Так и через стройотряды логика истории установила связь между прошлым и настоящим.

Библиографический список

1. Приступко, В.А. Студенческие отряды: исторический опыт 1959–1990 годов / В.А. Приступко. – М., 2008.
2. Приступко, В.А. Студенческие отряды как важный фактор реализации государственной политики по подготовке специалистов для народного хозяйства. 1959–1991 / В.А. Приступко. – М., 2003.
3. Волчек, В.А. Развитие движения студенческих отрядов Кузбасса в 60–70-е годы : дис. ... канд. ист. наук / В.А. Волчек. – Кемерово, 1988.
4. 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.
5. История движения студенческих строительных отрядов Томской области (1963–2004 гг.) : сб. документов и материалов / отв. ред. А.А. Фрицлер. – Томск, 2005.
6. Центр документации новейшей истории Томской области (ЦДНИ ТО). – Ф. 608. – Оп. 40. – Д. 22а.
7. Зеленин, А.А. Из истории движения студенческих отрядов в России на современном этапе / А.А. Зеленин // Сибирь в XX веке : межвуз сб. науч. трудов / под ред. С.В. Макаруча. – Кемерово, 2007. – Вып. 6.
8. Государственный архив Кемеровской области (ГАКО). – Ф. П-126. – Оп. 15. – Д. 12.
9. ЦДНИ ТО. – Ф. 608. – Оп. 40. – Д. 26.
10. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 36. – Д. 115.
11. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 24. – Д. 102.
12. Навстречу студенческому лету: Бюро обкома КПСС приняло постановление «О плане формирования и задач областного студенческого отряда на 1980 год» // Комсомолец Кузбасса. – 1980. – 25 марта.
13. Шкраба, Н. Студент надевает спецовку / Н. Шкраба // Комсомолец Кузбасса. – 1973. – 3 июля.
14. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 42. – Д. 92.
15. Скоро третий трудовой семестр: постановление Кемеровского обкома КПСС и облисполкома «Об организации работы областного студенческого строительного отряда в 1976 г.» // Комсомолец Кузбасса. – 1976. – 30 марта.
16. Кузбасское комсомольское // Комсомолец Кузбасса. – 1980. – 6 дек.
17. Улучшать работу студенческих строительных отрядов: постановление Кемеровского обкома КПСС // Комсомолец Кузбасса. – 1975. – 13 мая.
18. ЦДНИ ТО. – Ф. 608. – Оп. 57. – Д. 11.
19. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 26. – Д. 98.
20. ЦДНИ ТО. – Ф. 608. – Оп. 42. – Д. 10.
21. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 18. – Д. 18.
22. ЦДНИ ТО. – Ф. 608. – Оп. 40. – Д. 24.
23. ЦДНИ ТО. – Ф. 608. – Оп. 57. – Д. 6. 27.
24. ЦДНИ ТО. – Ф. 608. – Оп. 57. – Д. 10.
25. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 17. – Д. 16.
26. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 42. – Д. 92.
27. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 15. – Д. 12.
28. Худобин, Е. Чтобы шли поезда / Е. Худобин // Комсомолец Кузбасса. – 1977. – 30 июля.
29. Захаров, В. Самый надежный союзник / В. Захаров // Комсомолец Кузбасса. – 1976. – 22 янв. (№9 (6552)).
30. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 16. – Д. 55.
31. ЦДНИ ТО. – Ф. 608. – Оп. 40. – Д. 34.
32. ЦДНИ ТО. – Ф. 608. – Оп. 57. – Д. 2.
33. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 58. – Д. 13.
34. ЦДНИ ТО. – Ф. 608. – Оп. 49. – Д. 13.
35. ЦДНИ ТО. – Ф. 608. – Оп. 57. – Д. 15.
36. ЦДНИ ТО. – Ф. 608. – Оп. 57. – Д. 24.
37. ЦДНИ ТО. – Ф. 608. – Оп. 57. – Д. 20.
38. ГАКО. – Ф. П-126. – Оп. 21. – Д. 59.
39. Кирьянов, А. И снова идут поезда (отчет о командировке) / А. Кирьянов // Комсомольская правда. – 1977. – 13 сент.
40. ЦДНИ ТО. – Ф. 608. – Оп. 55. – Д. 1.