

ББК 63.3(4Вел)51

С.Е. Мишенин

**Ударные комсомольские стройки
на объектах Министерства путей сообщения СССР
в Западной Сибири (1965–1991 гг.)**

S.E. Mishenin

**Komsomol Shock Construction Projects
on the Objects of Ministry of Railways of the USSR
in the West Siberia (1965–1991)**

Статья посвящена одной из форм организации строительства в СССР. Исследуются формы ударных комсомольскихстроек, специфика их комплектования кадрами, снабжения строительным материалом и оборудованием. В поле зрения автора находятся вопросы, касающиеся особенностей организации внутренней жизни ударных комсомольскихстроек.

Key words: ударная комсомольская стройка, комсомольский призыв, штаб ударной комсомольской стройки, организация внутренней жизни ударной комсомольской стройки, комсомольско-молодежный коллектив.

Советский опыт социальной организации многообразен и неординарен. Он еще долго будет привлекать внимание исследователей. В нем тесно переплетались как эффекты, так и парадоксы советской системы, да и всего мирового развития. Все это коснулось и железнодорожного строительства в 1960–1980-е гг. В этой статье речь пойдет об ударных комсомольских стройках на объектах Министерства путей сообщения (МПС) СССР.

В чем актуальность постановки темы? Освоению Западной Сибири во второй половине XX в. посвящен значительный комплекс литературы. Касаясь районов нового промышленного освоения, она прямо или косвенно касается этого феномена. Это характерно и для железнодорожного строительства. Наиболее значительные исследования этого сюжета сейчас принадлежат М.А. Авимской, автору диссертации и ряда статей [1]. Знаковым историографическим событием стал выход из печати собрания воспоминаний участников сооружения железных дорог на севере региона, снабженного хронологической таблицей [2].

Но в этих и других изданиях в центре внимания стоят вопросы принятия решений, решения кадровых и технологических проблем, фиксации того или иного факта. Вопросы организации, в том числе комсомольской жизни, излагаются фрагментарно,

The article is devoted to one of the forms used to organize building industry in the USSR. It investigates forms of the Komsomol shock construction projects, specificity of personnel selection and supply with a building materials and equipment. The author focuses on the questions concerning features in organization of an internal life in the Komsomol shock construction projects.

Key words: Komsomol shock construction projects, Komsomol appeal, Komsomol shock construction projects staff, organization of an internal life in Komsomol shock construction projects, Komsomol-and-youth collective.

неконцептуально. В полной мере не вовлечен в научный оборот богатый архивный материал, материалы воспоминаний. Не предложено четких ответов на ряд запрашиваемых поисковых терминов в Интернете.

Все это и стало побудительным мотивом предложить концептуально стержневые вопросы анализа одного из своеобразных феноменов доперестроечной эпохи – ударных комсомольских железнодорожныхстроек в Западной Сибири на завершающем этапе развития советской системы.

Целью статьи является выявление эффектов и парадоксов такихстроек. Для ее решения были выдвинуты такие задачи, как выявление форм организации такихстроек, их дислокации, специфика их комплектования кадрами и снабжения строительным материалом и оборудованием. В поле зрения автора вопросы особенности организации внутренней жизни ударных комсомольскихстроек.

Базой исследования стали фонды обкомов ВЛКСМ в государственных архивах социально-политической истории в Москве, Тюменской, Томской и Кемеровской областей, областных комсомольских газет названных регионов и упомянутое собрание воспоминаний.

Обработка этого материала позволила прийти к следующим выводам, сгруппированным в 6 позиций.

Первый из них связан с определением изучаемого феномена. Так, «ударная комсомольская стройка» видится таким строительным предприятием, куда по комсомольскому призыву направлялись необходимые кадры, оборудование и стройматериалы, за использованием их устанавливался контроль со стороны всей партийной (КПСС), комсомольской и государственной вертикали. Уклонение от комсомольского призыва влекло моральное осуждение и впоследствии сказывалось на политико-деловой характеристике, т.е. реально препятствовало карьерному росту, а значит, и росту личного благосостояния. Это относилось и к невыполнению производственного задания (заказа) для такого объекта.

Почему способ организации оказался востребуемым системой? Подобная форма организации строительства давала возможность осуществлять прорывные работы в удаленных от обжитых мест районах со сложнейшими горно-геологическими и природно-климатическими условиями. Они-то и были в Западной Сибири, где в 1960-х гг. развернулись работы по промышленному освоению Западно-Сибирского нефтегазового комплекса.

В условиях второй половины XX в. советская система уже не имела возможности применять в прежних объемах принудительный труд, снизился общий эмоциональный подъем населения, оказалось невозможным для системы и желаемое материальное стимулирование работников в районах нового строительства.

Одним из последних рычагов общественного стимулирования стала социальная форма общественного призыва на решение важных народнохозяйственных и политических задач. Ранее она была уже хорошо апробирована советской системой в 1930-е гг. Новым в ее содержании стала лучше организованная формальная сторона и материальная обеспеченность.

Что это означало? Гибрид «КПСС – Советское государство» подключал одну из крупнейших массовых общественных организаций – ВЛКСМ. Используя энтузиазм и энергию молодежи, комсомол направлял на строительство необходимые молодые кадры, оборудование и стройматериалы. За продвижением этих ресурсов, за их использованием устанавливался многосторонний контроль. Так, в рамках новой формы активности были установлены прочные связи железнодорожных строителей Западной Сибири с ЦК комсомола Украины и Молдавии. Одной из форм контактов был взаимный обмен делегациями этих республик [2, с. 86].

Можно даже говорить о некотором увлечении этой формой к концу советского периода. Так, чтобы повысить эффективность координационных усилий комсомола, например, Кемеровский обком ВЛКСМ 2 февраля 1984 г. безрезультатно просил ЦК на 1984 г. (видимо, в качестве эксперимента) объявить строи-

тельство всех объектов железнодорожного транспорта важнейшей единой областной комсомольской стройкой [3, с. 21–22].

Второй вывод касается советской менеджерской новации ранжирования комсомольскихстроек по значимости роли и, соответственно, внимания. Он включал в себя разделение ударных комсомольскихстроек на всесоюзные и региональные (областные). В Западной Сибири эту практику начали с определения всесоюзныхстроек. В 1966 г. всесоюзными ударными комсомольско-молодежнымистройками были объявлены железнодорожные линии Тюмень – Сургут, Тавда – Сотник, Ивдель – Обь [4, с. 139; 5, с. 2]. В следующем году к ним прибавиласьстройка участка Асино – Белый Яр [5, с. 2] и от Тюмени до Сургута, а затем – до Нового Уренгоя и Нижнеуртовска – в Тюменской области. В 1970-е гг., когда строительство железной дороги от Сургута было продолжено,стройка по-прежнему сохраняла этот статус [6, с. 41; 7, с. 1; 8, с. 2об.].

Кроме всесоюзных ударных практиковался еще и статус «комсомольскихстроек» регионального уровня. В железнодорожном строительстве они использовались на территории Кемеровской области. В 1980 г. ими стали строящиеся железнодорожные линии Анжерская – Барзас и Новокузнецк – Междуреченск. За 1980–1983 гг. Кемеровская областная комсомольская организация направила сюда более 150 человек. За год (например 1984 г.) на линии Анжерская – Барзас осваивали до 7 млн руб. [3, с. 21–22].

Если комплектованием и контролем за снабжениемстроек всесоюзного уровня занимались ЦК ВЛКСМ и другие высшие партийные и государственные органы, то ударными региональнымистройками – соответственно эти же структуры, но местного уровня.

Косвенно об обобщенной характеристике ударных комсомольскихстроек сообщили данные о комсомольско-молодежных коллективах, служивших своеобразной социальной рекламой этой формы организации строительства. Так, комсомольско-молодежный поезд СМП-522 комплектовался по методу общественного призыва среди комсомольцев Украины и Краснодарского края РСФСР. В его составе представители молодежи (средний возраст работников – 24 года) среди рабочих составляли 76%, а среди руководителей – 30% [7, с. 24–29].

Третий вывод связан с вопросом: как закреплялись кадры на стройках в районах нового освоения? Заметим, даже в современных публицистических выступлениях, касающихся советской истории 1920–1950-х гг., авторы не акцентировали внимание на том, насколько прочно молодежь (не заключенные) закреплялась на новом месте. А в документах 1980-х гг. такие факты фиксируются. Текучесть рабочих кадров стала «бичом» советского периода. Советская историография сводила это к бытовым

неурядицам на предприятиях. Сейчас это рассматривается как проявление негуманности той системы.

Не вдаваясь в подробности, обратим внимание и на такую сторону поздней советской действительности: получение комсомольской путевки уже переставало вызывать ответственность у части молодежи. Причины были разные. Здесь – и ослабление идеологического воздействия на массы со стороны власти, и смещение индивидуальных ценностей с общественных на личные интересы. Это прямое воздействие «советского варианта» революции в доходах и либерализации советского режима.

В четвертом блоке выводов обратим внимание на некоторые особенности организации управления ударной комсомольской стройки. Так, для координации всех комсомольских структур на стройке был организован штаб ударной стройки или комитет комсомола стройки. Такая структура координировала всю работу по шефству комсомола над транспортным строительством в области. Под их руководством создавались комсомольско-молодежные бригады, между которыми организовано соревнование, во многих коллективах принимались повышенные обязательства.

Была своя «ниша» в руководстве у штабов стройотрядов (СО) и исполкомов местных Советов депутатов трудящихся (народных депутатов): совместное определение конкретного фронта сезонных работ. Штабы СО к тому же были наделены функцией обеспечения отрядов методическим материалом по общественно-политической и производственной деятельности, подбором и обучением командиров отрядов [9, с. 51]. В составе стройотрядов ежегодно на строительство железнодорожных объектов прибывало 2,5–3 тыс. чел. Их костяк составляли студенты с Украины. Они выполняли земляные работы, работы по бетонированию фундаментов зданий и сооружений, по благоустройству территории и множество других работ [2, с. 87].

Для организации комсомольцев на железнодорожных стройках широко использовались «игровые» формы функционирования: слеты, смотры, конкурсы и т.д.

В качестве побуждения к труду широко внедрялось моральное стимулирование. Это вручение переходящих вымпелов, Красного знамени (а оставление их «на вечное хранение» считалось особым почетом), право сфотографироваться у Знамени Победы (в Москве), награждение значком «Молодой гвардеец [десятой. – С.М.] пятилетки» и т.п.

Другим направлением активизации молодежи на железнодорожных стройках была организация комсомольско-молодежных коллективов. В 1970 г. впервые в Министерстве транспортного строительства СССР и впервые в СССР был образован комсомольско-молодежный поезд СМП-522 на станции Туртас (затем – станция Юность Комсомольская). Первый в стране комсомольско-молодежный поезд был сформирован по инициативе начальника управления строитель-

ством «Тюменстройпуть» Д.И. Коротчаева. С министром транспортного строительства И.Д. Сосновым сам Д.И. Коротчаев решил вопросы снабжения нового поезда механизмами и материалами [2, с. 86, 189].

Руководство поезда и его комитет ВЛКСМ большое внимание уделяли не только производственным достижениям коллектива, но и духовно-культурному развитию его членов. Обязательным условием работы в поезде была общеобразовательная и политическая (комсомольская) учеба. Для культурного досуга в поезде имелось 11 клубов, 32 «красных уголка», 13 библиотек с фондом литературы около 40 тысяч экземпляров), организовывалась художественная самодеятельность, агитбригада, проводились концерты, тематические вечера [7, с. 24–29].

Типичной для того периода была и такая мера «подстегивания» процесса, как организация и подписания в 1972 г. договора о содружестве управления «Тюменстройпуть», начальника штаба комсомольской стройки, с одной стороны, и редакции журнала «Юность» – с другой [2, с. 48, 86; 6, с. 173об.]. Тогда это именовалось шефством. Этот договор был дополнен шефством журнала над одним из строительномонтажных поездов – СМП-522. Главный редактор был избран членом бригады путейцев этого поезда В. Молозина, а его зарплата ежемесячно перечислялась в фонд редакции «Юность». Позднее статус «комсомольско-молодежного» получил СМП-330 и другие подразделения. Были созданы десятки комсомольско-молодежных бригад [2, с. 48, 86].

Ударные комсомольские стройки служили своеобразным полигоном для новых инициатив. Среди них видное место занимало соревнование между комсомольско-молодежными бригадами. И здесь нередко были случаи, когда некоторые бригады и комсомольцы выполняли нормы на 170–200%. Велась соответствующая документация, проводились субботники [9, с. 51].

К числу инициатив относилась идея сетевого графика. Необходимость его стала реальной в связи с ростом сопряженных предприятий и организаций, которые вынуждены были работать не на одном объекте. Впервые сетевое планирование и управление в транспортном строительстве стало внедряться в 1964 г. в тресте «Мостострой №1» при сооружении метромоста через Днепр в Киеве [10, с. 1]. Смысл этого метода организации строительных работ заключался в конкретном определении времени подключения к строительству каждого участника технологических операций. Он обеспечивал согласованность поставок необходимых материалов к работам и проведение их, что обеспечивало координацию привлекаемых к строительству разных ведомств.

В строительстве железных дорог в Западной Сибири такой метод внедрялся с 1965 г. В числе первых полигонов его внедрения выступили линии Тюмень –

Сургут в Тюменской области и Артышта – Подобас [11, с. 4; 12, с. 8–9] в Кузбассе.

Шестой вывод касается организации снабжения строительства оборудованием, материалами, продовольствием, предметами быта. Здесь тоже не обошлось без соревнования. С началом строительства Западно-Сибирского меридиана (а это была составная часть широкой программы освоения нефтегазоносных провинций севера Западной Сибири), руководство страны развернуло широкое общественное движение под лозунгом: «Заказам Тюмени – зеленую улицу!» [13, с. 84].

Это означало: доля государственного плана, адресованная стройкам Тюмени, подвергалась двойному и более контролю не только со стороны госструктур, но и КПСС, ВЛКСМ. Невыполнение их грозило обернуться политическим ostrакизмом, угроза приписок минимизировалась и т.д. Отсюда – максимальная согласованность и практически безусловное выполнение.

И как итог, были построены новые магистрали, которые функционируют до сих пор. Большой вклад

комсомольцев и молодежи в строительство железной дороги на севере Тюменской области, в частности, был отмечен переименованием ст. Туртас в марте 1974 г. в ст. Юность Комсомольская [2, с. 47].

Конечно, далеко не всегда и не к установленным планом срокам на строящиеся объекты отправлялось все необходимое. И уж тем более не все было организовано должным образом. В ответ областные комитеты рассматривали это и принимали соответствующее решение [9, с. 51]. Но почему же эта практика не смогла предотвратить коллапс системы? Потому что это стало лишь проявлением формы системы, формы интересной, творческой. Но эта форма не смогла адекватно повлиять на содержание – сущностные процессы в поздней советской системе: смену приоритетов активной части общества (а оно уже «расставалось» с коммунистическими идеалами), активизировался сложный процесс самоопределения социальных групп и потеря общей (даже формальной) цели. Это усилило пассивность и спад энтузиазма, ослабило контроль, но усилило формализм.

Библиографический список

1. Авимская М.А. Строительство железнодорожной магистрали Тюмень – Сургут – Нижневартовск – Уренгой и его социокультурное обеспечение (сер. 1960-х – сер. 1980-х гг.): дис. ... канд. ист. наук. – Сургут, 2006.
2. Западно-Сибирский железнодорожный меридиан: люди, факты, события. Методы строительства сложных участков / авт.-сост. и ред. А.И. Белозеров. – Новосибирск, 2007.
3. Государственный архив Кемеровской области (ГАКО). – Ф. П-126. – Оп. 36. – Д. 30.
4. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО). – Ф. П-124. – Оп. 184. – Д. 65.
5. Высокос О.И., Ясько А.Д. Комсомол на стройках транспорта // Транспортное строительство. – 1968. – №10.
6. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). – Ф. М-17. – Оп. 3. – Д. 573.
7. ГАСПИТО. – Ф. П-124. – Оп. 209. – Д. 147.
8. ГАСПИТО. – Ф. П-1444. – Оп. 50. – Д. 110.
9. Центр документации новейшей истории Томской области (ЦДНИТО). – Ф. 608. – Оп. 57. – Д. 7.
10. Кузин Г.А. Повысить роль сетевых графиков // Транспортное строительство. – 1971. – №9.
11. Коротчаев Д.И., Зеликович И.И. Головной участок линии Тюмень – Сургут строится по сетевому графику // Транспортное строительство. – 1966. – №10.
12. Русаков В.Н., Зеликович И.И. Сетевой график на строительстве линии Артышта – Подобас // Транспортное строительство. – 1967. – №1.
13. РГАСПИ. – Ф. М-1. – Оп. 65. – Д. 227.