

## ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОТРЯДОВ И ГРУПП «КОМСОМОЛЬСКОГО ПРОЖЕКТОРА» ПО ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В 1965–1991 гг.

Рассматривается момент возникновения органов «Комсомольского прожектора», направления, формы и методы их работы, отличие от аналогичных органов 1920–1930-х гг. Разбирается связь системы «КП» с механизмом, предложенным реформой хозяйственного механизма 1965 г. Реконструируются вертикаль управления «КП», место «КП» в системе советских структур, включая взаимодействие с редакциями местных газет. Обращается внимание, что органы «КП» не только фиксировали недостатки, но и включались в работу по их преодолению.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт; Кемеровская железная дорога; контроль; «Комсомольский прожектор» («КП»); ВЛКСМ.

Железнодорожный транспорт представляет собой один из важнейших связующих элементов современной общественной системы. Успех его функционирования зависит от полноты осуществления контроля над ним. В традициях советского обществоведения было принято учитывать высказывания теоретика и одного из создателей советской системы – В.И. Ленина – о том, что важнейшими чертами социализма являются учет и контроль [1. С. 97]. Но – парадокс – среди советских историков тема контроля не пользовалась большой популярностью, а в обществе – спросом. Общественное сознание смогло подняться только до осмысления необходимости многоуровневого и всестороннего контроля и вычленил в этом плане контроль со стороны ВЛКСМ. В 1960–1980-х гг. были изданы сборники нормативно-методического плана [2. С. 200, 201; 3–5]. Неоспоримым достоинством этих изданий для разработки темы в историческом аспекте является то, что в них были предложены основные методические материалы о том, как должен функционировать комсомольский контроль в отдельных отраслях народного хозяйства, в том числе и на железнодорожном транспорте. Материалы по истории комсомольского контроля второй половины XX в. – «Комсомольского прожектора» (далее «КП»), если они появлялись в исторических исследованиях, выполняли скорее иллюстративную роль. В обобщающих работах по истории ВЛКСМ фиксировался момент начала возникновения «КП», формы его организации, характерные «вехи» истории [6. С. 488; 7. С. 164]. Но как реально претворялись в жизнь эти нормы в отдельных сферах общественной жизни – этого историческая наука не показала. Поэтому не случайно вся система контроля оказалась бессильной перед проблемами позднего советского строя.

В новых условиях развития страны не произошло переосмысления темы контроля в СССР, а это значит, что общественное сознание не завершило процесс осмысления уроков прошлого. Поэтому главной целью статьи ставится выявление эффекта и парадокса в организации контроля в рамках одной из самых многочисленных структур советской системы – органов «КП». В этом поможет рассмотрение некоторых проблем в одной из отраслей советской экономики, железнодорожном транспорте. Хронологические рамки ограничены серединой 1960-х – рубежом 1980–

1990-х гг., периодом, когда началась, продолжалась и завершилась полоса неудачного (для конкретной системы) реформирования советского строя. Территориально исследование ограничено зоной дислокации кузбасских отделений Западно-Сибирской, а с 1979 г. – Кемеровской железной дороги, на которые приходилось более половины погрузочных ресурсов Западной Сибири.

В основу работы положены материалы фондов ВЛКСМ Российского государственного архива социально-политической истории (РГАСПИ), фондов Кемеровского и Томского областных комитетов ВЛКСМ соответственно Государственного архива Кемеровской области (ГАКО) и Центра документации новейшей истории Томской области (ЦДНИТО), а также материалы прессы – изданий органов Кемеровского и Томского обкомов ВЛКСМ. Это газеты «Комсомолец Кузбасса» (с приложением «Гренада») и «Молодой ленинец» (с приложением «60-я параллель»), а также орган управления и профсоюзной организации Кемеровской железной дороги – газета «Железнодорожник Кузбасса».

Конечно, в составе информации, предлагаемой этими источниками, есть свои проблемы. В частности, они заключаются в том, что органы «КП», тем более на транспорте, не были лидирующими среди других структур в региональных комсомольских организациях. Соответственно в отчетах и по линии комсомольской, и по линии железных дорог им не всегда уделялось желаемое для исследователя внимание. Это же относилось и к материалам периодической печати. Это было одним из обстоятельств, которые привели к невниманию исследователей к этой теме в прошлом. Однако при всей прерывистости информационного поля его обработка позволила подойти к выводам, достойным включения их в общий контекст исторического знания.

...«КП» – продукт позднего советского периода. Он возник 16 мая 1961 г. Тогда на одном из совещаний железнодорожников был оглашен тезис: «Надо освещать “прожектором” коммунистического контроля все участки производства, чтобы тот, от кого зависит внедрение новой техники и передовых методов труда, чувствовал, что он находится под контролем общественности». Полагалось, что таким путем и комсомол подключится к борьбе с бюрократизмом, очковтирательством, волокитой, с посягательством на

общественную собственность. Инициаторами выступили москвичи, а в Западной Сибири их почин подхватили в 1962 г. прокопьевские шахтерско-комсомольцы шахт «Коксовая-1» и им. Ф.Э. Дзержинского [8. Л. 41; 9. Л. 27].

Середину 1960-х гг. комсомольцы Западно-Сибирской дороги встретили со вполне сложившейся организационной основой своего контроля. Он был организован по трем основным направлениям, которые наилучшим образом соответствовали возможностям молодежи. Это – борьба за технический прогресс, усиление режима экономии, участие в контроле за соблюдением законов об охране труда и отдыха молодежи. Работу «прожектористов» предстояло лишь приспособить (адаптировать) к условиям хозяйственной реформы 1965 г. На это нацеливало Положение ЦК ВЛКСМ о «КП», принятое в соответствии с решениями декабрьского (1965 г.) Пленума ЦК КПСС, рассмотревшего вопрос «О преобразовании органов партийно-государственного контроля в органы народного контроля». Учитывая требования времени, ЦК ВЛКСМ произвел переработку Положения и утвердил его на бюро 28 мая 1980 г. [4. С. 168; 10; 11. С. 132–137]. При контроле в области транспортных перевозок «прожектористы»-железнодорожники отслеживали, главным образом, полноту загрузки вагонов, их оборот, состояние путей, график движения составов, сохранность грузов, расходование энергии и топлива. Помимо этого, «прожектористы» нацеливались на осуществление контроля за работой подсобных производств, в частности, предприятий общественного питания. Им предлагалось отслеживать правильность хранения продуктов питания, соблюдение правил отпуска готовой продукции, качество подготовки блюд в столовых и состояние мест питания.

Как же была организована деятельность «КП»? Имели место централизованное политическое и методическое руководство. Политическое руководство проявлялось в том, что «прожектористы» являлись структурой всех комитетов (бюро) комсомола – от центрального до местного, на предприятиях, в организациях и учреждениях. Еще в ноябре 1962 г. в обкомах и крайкоме ВЛКСМ регионов Западной Сибири были созданы областные и краевой штабы «КП». Как и было положено в рамках административной системы, штабы «КП» возникли на уровне горкомов и райкомов ВЛКСМ, при узловых комитетах ВЛКСМ на железнодорожном транспорте, на отдельных предприятиях, где штабы опирались на группы и посты, состоящие из рядовых работников – «дозорных». Вертикаль штабов «КП» осуществляла методическое руководство движением.

На железнодорожном транспорте наиболее активной была деятельность «прожектористов» на крупных станциях, где проходила основная грузовая работа и работа с подвижным составом. О массовости распространения движения «КП» по Кемеровской железной дороге говорят такие цифры: на начало апреля 1983 г. здесь действовало 346 штабов и постов «КП» [12. С. 1].

Как и практически все официальные институты в советской системе, органы «КП» строили свою деятельность на основе принимаемого плана, учитываю-

щего решения вышестоящих своих органов, органов комсомола, КПСС и текущее состояние дел. Штабы призваны были действовать в рамках советского законодательства, но при комитетах комсомола, в тесной взаимосвязи с органами народного контроля, а через них – и с соответствующими органами КПСС. Проводились совместные заседания комитетов комсомола и штабов «КП» [13. Л. 18; 14. Л. 41, 47–48; 15. Л. 17].

Основной формой работы было проведение рейдов (проверок) по отдельным объектам с целью дальнейшей рационализации погрузочно-разгрузочных работ, пресечения сверхнормативных простоев и нарушений дисциплины. Формально «КП» представлял собой серьезную силу. Считалось, что в среднем по стране каждая третья общественная проверка проводилась при участии «КП». Обычно проверялись (отслеживались) хронометраж штатных действий, соблюдение правил хранения грузов, ГСМ и т.д.

Деятельность «КП» не ограничилась проведением только рейдов. На Беловском узле она включала в себя и субботники по расчистке подъездных путей, тупиков. Для лучшей организации работы вся территория города была разбита на 8 участков. За каждым из них был закреплен один из членов штаба. На участках были организованы дежурные группы. Всего к ноябрю 1985 г. только по Кемеровской области в подобных акциях участвовали более 1 000 комсомольцев [16. Л. 51, 52].

В развитии движения «КП» возникали и другие формы. Так, в годы VIII пятилетки (1966–1970 гг.), одной из удачных в СССР, на Буйском отделении Северной железной дороги возникла идея создания комсомольско-молодежного маршрута пятилетки. В Западной Сибири этот почин был поддержан в Кузбассе. Здесь в середине 1960-х гг. (данные на 1966 г.) возник комсомольский штаб по борьбе с простоями вагонов при Киселевском горкоме ВЛКСМ. Начальником его был утвержден инженер погрузочно-разгрузочного управления, молодой тогда коммунист Алексей Сосновский. На всех предприятиях города, связанных с погрузкой угля (а таких было 23), были организованы посты «КП» в составе 3 человек. Штаб заседал 1 раз в месяц. Одной из действенных его форм было проведение рейдов. Смысл их был в том, чтобы не только выявить негативные факторы, но и помочь сформулировать причины их возникновения. Гласность им давали выпуски стенгазет («окон»). На базе их должны были проводить занятия с «постовыми» города. Эти и другие формы работы применялись и на других территориях области [17. Л. 2; 18. Л. 51].

Технология работы заключалась в том, что комиссия «прожектористов» по согласованному плану с комитетом ВЛКСМ, а подчас и вместе с группой народного контроля, выявляли несоблюдения правил загрузки / выгрузки вагонов, проверяли правильность хранения объекта, соблюдения экономии электроэнергии (например, электроосвещение в дневное время), наличие остекления помещений, целостность ограждения, отсутствие посторонних предметов, грязи на погрузочных площадках, простои вагонов, их чистоту, качество тары для сыпучих грузов (например, для удобрений на НКХК), оборот вагонов, коли-

чество и качество механизмов погрузки и разгрузки вагонов и т.п.

В работу железнодорожников включались и представители смежных предприятий-грузополучателей и предприятий-грузоотправителей. Так, уже в конце июня 1966 г. аналогичный штаб по борьбе с простоями вагонов был организован в железнодорожном цехе НКХК. Руководил им секретарь комсомольской организации Виктор Айкин. Штаб опирался на 7 постов, организованных на погрузочно-разгрузочных площадках комбината. С июля по ноябрь 1966 г. силами постовых, как тогда писали, к «железнодорожному составу пятилетки» было «прицеплено» 128 вагонов. Такие же штабы были созданы и соответствующая работа была проведена комсомольцами Новокузнецкого алюминиевого завода [17. Л. 3, 6, 7]. Здесь (благодаря и «прожектористам») в среднем за месяц 1966 г. удавалось к «железнодорожному составу пятилетки» «прицеплять» 610 вагонов, т.е. столько вагонов удалось высвободить под дополнительную погрузку. По инициативе тайгинцев был создан Ленинский фонд экономии вагоно-часов – 200 тыс. Достижением тайгинцев стало увеличение дополнительной нагрузки на вагон в пределах 700–800 кг за счет уплотнения груза (т.е. рациональное размещение в вагоне или укатка сыпучих материалов) и сокращение времени, потраченного на разгрузку вагонов [19. Л. 69].

В основе организации соревнования – рациональное определение рабочих мест, распределение между соревнующимися участками работы (ответственности) и поиск каждым участником путей сокращения времени (до минуты) на каждую рабочую операцию, выявление каждой потерянной минуты конкретным человеком. Цель – сделать своим первым контролером рабочую совесть. Органичной мерой стала поддержка обращения комсомольско-молодежной колонны имени 50-летия ВЛКСМ локомотивного депо станции Тайга ко всем комсомольско-молодежным коллективам сети дорог СССР: повысить производительность труда и экономить электроэнергию. Все 58 членов коллектива стали ударниками коммунистического труда.

От года к году масштабы работы росли. В 1978 г. комсомольско-молодежная смена станции Тайга, возглавляемая бригадиром Г. Шадриним, «прицепила к составу пятилетки» 24 190 вагонов. Попутно выявлялись неисправные вагоны. В подобных вагонах ежегодно терялось до 1,5 млн т угля. Только за 1976–1978 гг. комсомольцам станции Тайга удалось выявить до 300 тыс. некондиционных вагонов [18. Л. 50, 51].

Область контроля над оборотом вагонов была одной из тех в практике общественного контроля, где, прежде всего, низовыми органами КПСС организовывалось взаимодействие комитетов народного контроля и «Комсомольского прожектора», газет «Комсомолец Кузбасса» и «Железнодорожник Кузбасса», «Молодой сибиряк» и др. Комсомольские издания не только фиксировали проблемы и достижения «КП». Они сами принимали участие в организации мер (операций) общесоюзного значения. Так, в 1983 г. рейд «КП» на погрузочных станциях проводил «Комсомолец Кузбасса».

Источники отмечают развитие объекта контроля у «прожектористов» на железнодорожном транспорте. Сначала деятельность их ограничивалась выявлением фактов простоя вагонов. Затем к этому добавились вопросы обработки груза в вагонах, их ремонт и дальнейшая подготовка к новому циклу работы. При этом обращалось внимание на внедрение достижений науки и техники, организацию соревнования. Позже вышли на соблюдение правил эксплуатации железных дорог СССР в части содержания сооружений, устройств, дорожного хозяйства, сохранности подвижного состава и безопасности движения в местах погрузочно-разгрузочных работ. Один из таких рейдов по проверке эффективного использования вагонного парка прошел в феврале – марте 1981 г. в рамках Всесоюзного рейда. Разрозненные действия «прожектористов» в середине 1980-х гг. стали объединяться в согласованные акции под условным названием «операции». Одни из них – операция «Магистраль» – была проведена в 1985 г. В ее рамках к ноябрю 1985 г. было проведено более 40 рейдов «КП», в которых приняли участие 138 дозорных [16. Л. 51].

Рейды и проверки проводились не только местными органами «КП». Сам ЦК ВЛКСМ создавал бригады по проверке тех или иных вопросов. Так, в январе 1980 г. такая бригада проверяла состояние трудовой дисциплины среди молодых рабочих г. Томска. Материалы ее работы распространяются и на аналогичную категорию железнодорожников. Главные мотивы их поступков заключались не только в личной недисциплинированности молодых томичей, но и в попустительстве и недисциплинированности со стороны руководства, в пассивности подавляющего большинства общества, в пренебрежении к участию в соревновании, в бытовой необустроенности, в превышении практически в два раза средней зарплаты рабочего над зарплатой ИТР, в отсутствии должного учета, в пассивности повышения своего образовательного уровня и т.д. [20. Л. 9–82].

Инициатива в «одной точке» рождала «принцип домино»: контроль над оборотом вагонов стимулировал к более производительной работе локомотивщиков, смежников дороги. В частности, широкий общественный резонанс получил почин «прожектористов» локомотивного депо станции Тайга: сократить на 1 ч простой электровозов на всех видах ремонта. Это позволило сократить простой электровозов и увеличить пары локомотивов на 2 единицы в сутки, что способствовало экономии 70 тыс. руб.

От организации работы штаба «Комсомольского прожектора» на одной станции тайгинцы перешли к созданию кольцевого «прожектора»: т.е. к созданию связи между штабами сопряженных станций и подъездными путями предприятий и принятию между ними согласованных решений. Штабы действовали на предприятиях (НКХК, АТЗ и др.) Заводского района г. Кемерово, на станциях Белово, Ленинск-Кузнецкий, на КМК. Активнее и разнообразнее штабы и посты «КП» на железнодорожном транспорте Западной Сибири работали в Кемеровской области. Здесь к середине 1970-х гг. на станции Тайга по инициативе местного штаба «КП» и при поддержке совета молодых

специалистов локомотивного и вагонного депо, а также служб обеспечения безопасности движения была создана единая комсомольско-молодежная смена, ставшая коллективным членом «КП». Она одна отвечала за техосмотр, формирование, погрузку и отправление поездов и усилила степень согласования работников разных профессий.

По примеру тайгинцев такую же смену создали беловчане. Вместе они, установив контакт с народными контролерами, вступили в борьбу за создание комсомольско-молодежного маршрута пятилетки. Но проблемой стало взаимодействие со смежниками. Поэтому настоящего кольцевого контроля установить не удалось. Это зафиксировал семинар «прожектористов» области, состоявшийся в июне 1975 г. в Новокузнецке.

Идею развили в Междуреченске, где был накоплен опыт организации «кольцевого контроля» над вагонами угля от погрузки до разгрузки. Это позволило объединить усилия всех основных смежников, укрепить плановую дисциплину, вовлечь в общую работу общественные силы. Областное совещание представителей штабов и постов «КП», проходившее под эгидой Кемеровского обкома ВЛКСМ 25 марта 1985 г., высказалось за то, чтобы подобная форма работы была налажена в других отраслях народного хозяйства и на территории всей области. Стык отраслей стал одной из точек роста потерь, он рассматривался даже как основная точка роста этих потерь. В числе территорий, где «прожектористы» были привлечены к контролю над минимизацией простоя товарных вагонов, были станции Мыски, Топки, Предзаводская (в г. Кемерово), станции Новокузнецка. Но в целом для комсомола второй половины 1980-х гг. это оказалось неподъемной задачей. Общественная пассивность стала непреодолимым препятствием.

В зоне внимания «прожектористов» была и непроизводственная сфера. Совершались рейды по столовым и другим точкам. Так, проверяя столовую № 4 ОРС Тайгинского отделения Западно-Сибирской железной дороги (НОД-5), «прожектористы» отметили факты отсутствия должного оборудования обеденного зала, несоответствия меню и имеющихся блюд в ассортименте.

Документы 1981 г. оставили истории оценку состояния общепита железнодорожников на предприятиях Кемеровской железной дороги. Что-то вызвало проверку этой области производственного быта. Проверка показала, что обеспеченность предприятиями питания на объектах железнодорожного транспорта составляла только 50%: на 37 предприятиях из 75. Они располагали только 1 650 посадочными местами. А по нормативам таких мест должно было быть 3 238. Проверкой было установлено, что многие столовые были размещены в помещениях, требующих ремонта, содержались в антисанитарном состоянии, не были обеспечены достаточным количеством технологического и холодильного оборудования. Документ отмечает дефицит столовых приборов, спецодежды, моющих и дезинфицирующих средств. В предлагаемых меню виделось однообразие при малом количестве овощных, рыбных и молочных блюд. Проверка отме-

чает также низкую калорийность и низкое качество предполагаемых блюд. Это объяснялось нарушением норм закладки продуктов. Значительная часть работников железнодорожного транспорта (путевые рабочие, локомотивщики, проводники и др.) требовала горячего питания в вечерние и ночные смены. А обеспечить это обеспечить мог далеко не всегда. Но этими проблемами не ограничивались. «Прожектористы» фиксировали случаи недовеса отпускаемых блюд (до 25 г), реализацию продукции с истекшим сроком хранения.

Не лучше было и в области ведомственной торговли: в магазинах Дорожного управления рабочего снабжения получили распространение факты нарушения правил торговли дефицитными продовольственными и промышленными товарами. К ним относились факты реализации товаров через базы, минуя торговую сеть, неорганизованное самоснабжение работников торговли, продажа через торговую сеть товаров без разрешения (преимущественно это касалось виноводочной продукции), утаивание товаров от покупателей для использования их в последующем в корыстных целях. Имело место нарушение документальной отчетности. В 1981 г. эти факты (с указанием номеров магазинов и столовых) выявились на предприятиях Новокузнецкого и Тайгинского отделений.

Это означало, что в обеденные перерывы работников ожидали очереди, единственной альтернативой было питание принесенными из дома продуктами. Но доступные продовольственные торговые точки далеко не всегда предлагали желаемый ассортимент продуктов. Это не могло не способствовать формированию негативного отношения к строю. Итоги проверок протоколировались и фиксировались в акте. Акт передавали в штаб, а там – по инструкции-положению – «вверх» по ступеням комсомольского управления. Итоги и рекомендации возвращались тем структурам, в которых осуществлялась проверка. В наиболее отработанных схемах функционирования «КП» поступившие сигналы обобщались, выстраивались соответствующие рекомендации. Их направляли сторонам, проводились совещания как в отдельных организациях, так и с несколькими конфликтующими сторонами.

Ряд материалов предавался гласности через местную печать – областные, городские, многотиражные газеты или боевые листки. Кружок кинолюбителей в 1966 г. начал снимать документальный фильм «Тайгинская прицепка к комсомольско-молодежному маршруту пятилетки». В начале 1980-х гг. в топкинской газете «Ленинский путь» ежеквартально выходил «Листок народного контроля», где помещались материалы рейдов «прожектористов». Но публикации были фрагментарным явлением и обычно не сопровождались развернутым анализом. Поэтому при изучении газет создается вполне благопристойное впечатление о прошлом.

Преобладающее направление работы прожектористов определялось профилем производственного, транспортного и т.д. подразделения. Так, для «КП» транспортно-погрузочных управлений и железнодорожных узлов ведущей формой стала работа по эффективному использованию железнодорожных вагонов

и сокращению простоя вагонов под погрузкой и выгрузкой. В документах представлен положительный опыт Краснобродского ПТУ и Беловского железнодорожного узла [8. Л. 41, 42].

В 1979 г. проводился Всесоюзный рейд «Комсомольского прожектора» по эффективному использованию вагонного парка.

В конце 1970-х гг. «КП» в Кемеровской области принял участие в работе по организации экономного расхода энергетических ресурсов. В частности, в 1979 г. Беловский городской штаб «Комсомольского прожектора» приступил к рейдам по локомотивному депо станции Белово. В ходе их было достигнуто признание опыта комсомольско-молодежных колонн № 1 и 6, которыми руководили Владимир Васильевич Закусилов и Михаил Валентинович Денисов. 7 февраля 1981 г. Кемеровский городской штаб «Комсомольского прожектора» и штабы «Комсомольского прожектора» Кемеровской железной дороги провели рейд по эффективному использованию вагонного парка. В ходе его были выявлены факты перепростоя вагонов как на самой станции Предкомбинат, так и на подъездных путях ПО «Азот», ПО «Химпром». Рейды-проверки проводились штабом «КП» Междуреченского горкома ВЛКСМ. 16 октября 1981 г. ЦК КПСС принял Постановление «Об усилении борьбы с хищениями социалистической собственности, взяточничеством и спекуляцией». Во исполнение его 20 декабря 1982 г. был утвержден план мероприятий обкома ВЛКСМ. 28 декабря 1983 г. Кемеровский обком ВЛКСМ рассмотрел вопрос «О ходе выполнения постановления (Кемеровского. – С.М.) обкома КПСС «О ходе выполнения Постановления ЦК КПСС от 16 октября 1981 г. «Об усилении борьбы с хищениями социалистической собственности, взяточничеством и спекуляцией».

В соответствии с ним 13 января 1983 г. было проведено совместное бюро обкома ВЛКСМ, Коллегии УВД Кемеровского облисполкома и Кузбасского УВД на транспорте «О совместной работе комсомольских организаций и подразделений БХСС г. Кемерово по борьбе со спекуляцией, нарушениями правил советской торговли, хищениями социалистической собственности». Были проведены совещания секретарей горкомов, райкомов ВЛКСМ и сотрудников ГОВД, РОВД по усилению работы по профилактике правонарушений среди несовершеннолетних и молодежи, семинары-совещания и учебы командиров и комиссаров ОКОд, селекторные совещания, целевые командировки бригад по городам и районам Кемеровской области со сложной оперативной обстановкой.

На железнодорожном транспорте к работе по сохранности грузов были привлечены общественные комсомольские отряды. Всего на станциях Кемеровской железной дороги было образовано 22 таких отряда и 9 специализированных групп. Была разработана специальная программа «Транспорт». В рамках этой программы за 1983 г. провели 462 рейда. В ходе их задержали 111 подростков с похищенным грузом, 32 – за повреждение средств сигнализации и связи, 18 – за разоборудование автосельскохозяйственной техники, 668 – за нарушение правил поведения на железнодорожном транспорте. 22 февраля 1985 г. бю-

ро Кемеровского обкома ВЛКСМ рассмотрело вопрос «О дальнейшем повышении роли комсомольских организаций, отрядов “Комсомольского прожектора” в борьбе за экономию и бережливость». Постановление обязало пересмотреть структуру отрядов «Комсомольского прожектора», привести ее в соответствие с положением.

В комсомольской организации Междуреченска к 1985 г. удалось найти резервы для погрузки в вагоны дополнительно десятков тысяч вагонов угля. Примечательна судьба этой инициативы. Ее опыт был обобщен и рекомендован Кемеровским областным штабом «Комсомольского прожектора», в Междуреченске был проведен семинар по распространению этого опыта. Однако опыт комсомольцев Междуреченска не прижился в других городах. Реакция администрации предприятий на такие рейды была различной, обычно положительной. Нарушителей, особенно если то были рядовые работники, «разбирали» на различных собраниях первичных организаций КПСС, ВЛКСМ, профсоюзных, рабочих или на заседаниях бюро, комитетах первичных организаций КПСС, ВЛКСМ, профсоюзных организаций.

«КП» 1960–1980-х гг. работал в условиях мобильного правового регулирования. Поэтому условиями работы «прожектористов» (в отличие от «кавалеристов» 1920–1930-х гг.) стала правовая учеба. Уже в середине 1960-х гг. ведущей формой обучения стали семинары, где слушателей знакомили с новыми нормативными документами, а они имели возможность обменяться опытом, обсудить пути применения старых или новых норм.

Одной из форм учебы стали семинары, совещания и слеты молодых железнодорожников. Полоса их была проведена во второй половине 1960-х гг. На форумах обсуждался положительный опыт и проблемы работы транспорта, формировались предложения по их решению. Для железнодорожников форумы проводили ЦК ВЛКСМ, Кемеровский обком ВЛКСМ совместно с Управлением Западно-Сибирской железной дороги. Они демонстрировали растущий размах движения: 27 штабов, 800 постов и отрядов, объединявших свыше 6 тысяч юношей и девушек [21. Л. 42–52]. В среднем каждый 16-й комсомолец области на рубеже 1960–1970-х гг. участвовал в движении контролеров [22. Л. 203]. Выявлялись лучшие «прожектористы». Они награждались почетными грамотами горкомов и обкомов ВЛКСМ, значком ЦК ВЛКСМ «Молодому передовику производства».

Так за десятилетия (1960–1980-е гг.) сформировался формально четкий механизм комсомольского контроля, который взаимодействовал с другими видами этой деятельности. Вроде бы создавались условия для поступательного и согласованного последующего действия. Только в Кемеровской области было создано 6 600 штабов и постов «КП». Они объединяли возможности 29 тыс. человек [10]. Сложилась практика не только совместной работы с органами народного контроля, рейдов и проверок, смотры, но и учебы актива [16. Л. 68, 69]. В этом – эффект организации и действия «КП». Но почему же этот механизм в числе подобных не сберег советский строй?

Во-первых, контролировались и «освещались» «прожектором» не столько актуальные «болевы» точки развития, сколько те, которые хотелось бы видеть власти – внешние проявления глубинных проблем. К анализу последних по разным причинам руководство и общественное мнение было не готово. Оно уже не стремилось загрузить себя работой, да и средств воздействия у системы уже практически не оставалось.

И не случайно – ведь проверяли по плану и обычно то, против чего не возражало руководство. Кстати, оно тоже влияло на планирование рейдов, а после них – на планируемое устранение недостатков. И появлялись конвейерные линии, что давало возможность сокращения грузчиков, цементирования погрузочных площадок, на погрузочной площадке Беловской ЦОФ благодаря инициативе «прожектористов» удалось в 1970 г. организовать труд во вне рабочее время и реконструировать систему толкателя железнодорожных вагонов и т.д. [18. Л. 74, 77; 22. Л. 85] Получалась в целом положительная картина, которая хорошо «укладывалась» в отчеты.

Во-вторых, работу инициативных контролируемых общественных структур сдерживало то, что транспортные цеха на промышленных предприятиях не были развиты ни в материальном, ни в кадровом отношении, а сама система не ставила перед собой задачи оперативно исправить положение. Соответственно, в контроле она не была заинтересована.

В-третьих, сама система не стремилась поступательно совершенствовать свою работу. Она не только не развивала материальную базу, но и медлила с оперативным развитием нормативной базы: нормы и законы не стимулировали работу и ее выполнение, а усложняли [14. Л. 41, 47–49]. Это позволяло улучшать утвержденные показатели, перевыполнять план.

В-четвертых, механизм действия «КП» заключал в себе реальную бесполезность: «прожектористы» наблюдали внешнюю сторону процесса, без документальной основы операций, а потому и без «теневой» сферы. Неравноправность комсомола во взаимоотношениях с КПСС и государством, отсутствие прочной организационной связи с органами суда и прокуратуры не позволяли отслеживать всю цепь реакции госорганов, вмешиваться в процесс их работы. Поэтому даже выявленные факты нарушений далеко не всегда становились предметом полноценного разбора. Изучение доставшихся истории протоколов и стенограмм совещаний с представителями дорог и их клиентами позволяет сделать вывод, что эти форумы в реальной жизни выступали не столько средством согласования интересов ради общего дела, сколько инструментом взаимного обвинения с последующим «потоплением» вопроса в бумажном валу. Партийно-государственный аппарат возглавил и нейтрализовал эту форму общественной деятельности, превратив ее в удобный для себя способ «выпуска пара недовольства» и выявления дополнительных резервов. Одновременно это позволяло освобождать госаппарат от части ответственности за положение дел.

В-пятых, негативное влияние на развитие движения «КП» оказало снижение чувства ответственности у молодого поколения в рамках советской политиче-

ской доктрины [23]. Новые пополнения советской молодежи все сильнее преобразовывались в состояние «потерянного поколения». Ей было уже не до борьбы за коммунистическое будущее.

Другая сторона этой проблемы. Уже говорилось об инициативе комсомольцев НКХК, поддержавших создание штаба по борьбе с простоями вагонов. Однако здесь же не обошлось без проблем: инициативу химкомбинатовцев не поддержали клиенты путей НКХК, дававшие 70–80% перепростоя вагонов. Это – домостроительный комбинат и трест ЖБС («Железобетонстрой») [17. Л. 3]. То есть комитет Заводского райкома ВЛКСМ г. Кемерово не смог выполнить свои функции координатора действий.

Как показывают разные материалы, это была не проблема одного, даже крупного райкома комсомола. Этой «болезнью» в той или иной степени страдала вся вертикаль КПСС как центра советской системы. Поэтому возникает естественный вопрос: а насколько реально признавалась официальная программная цель партийным аппаратом и насколько ей соответствовала реальная деятельность советского руководства? О неустойчивости этой цели свидетельствует и «кампанейский» подход к, казалось бы, нужному приему работы, при котором рывки активности и творчества перемежались паузами покоя. Конечно, на короткий срок это давало некоторый положительный эффект, на что указывали справки [18. Л. 48, 49, 60]. Но впоследствии положение усугублялось. Это подтверждает и тот факт, что довольно часто при характеристике положения дел проверяющие структуры отмечали малочисленность движения, слабую связь с несоюзной молодежью (т.е. не комсомольцами, не членами ВЛКСМ) [Там же. Л. 3].

Конечно, был и такой инструмент воздействия, как штрафы и выговоры по партийной (КПСС) и хозяйственной линии. Но первые были относительно невелики (например, в 1965 г. в Кемеровской области они составляли в среднем 15–250 руб. в месяц) и взымались с предприятий, а не с конкретных лиц. В конечном счете за просчеты руководителей отвечал весь коллектив. Что касается выговоров, то до определенной степени они далеко не всегда влияли на виновника сбоев: в условиях неразвитой судебной процедуры выявление нарушителя могло носить субъективный характер. И система вынуждена была неофициально это признавать. Это стимулировало попустительство и безнаказанность в обществе.

Таким образом, 1960–1980-е гг. ознаменовались новой полосой активизации контрольных функций у ВЛКСМ. Вполне естественен вопрос: чем же «легкая кавалерия» ВЛКСМ 1928–1940-х гг. отличалась от «КП» 1960–1980-х гг.?

Сравнительный анализ позволяет построить ответ таким образом. «Кавалеристы» прошлого должны были «воевать» с бюрократами, спекулянтами, лодырями, бракоделами в условиях двух обстоятельств: наличия заряда и силы энтузиазма, соединенной с поддержкой этой борьбы со стороны партийно(ВКП(б))-государственных структур. Это действие имело логическое завершение – обвинение в политическом содержании выявленного негативного дей-

ствия и определенную гласную административно-правовую ответственность.

В 1960–1980-х гг. системой было доверено «КП» решать эти же проблемы в условиях прогрессирующего ослабления энтузиазма молодежи, соединенного с примирением к бесхозяйственности у партийно(ВКП(б))-государственных структур, сокрытием негативных явлений. Поэтому одной из проблем работы «КП» было отсутствие должной оперативности в проведении проверки.

Административная сила комсомола, тесно связанного с КПСС, ушла на то, чтобы задержать этот процесс до поры до времени, до вызревания в обществе нового социального лидера. Это сдерживание имело диалектическое значение. Оно не только сдерживало социальное развитие новых поколений, но и позволило «не расплыть» силы будущего, не обескровить их на ранней стадии. Кроме этого, нельзя не учитывать, что и в комсомольской среде шел процесс формиро-

вания новых сил и новых настроений. Среди этих тенденций нельзя не отметить такие, как практика самозарабатывания, практика основ предприимчивости, практика внутреннего критического обсуждения окружающей системы. Без этого был бы невозможен отказ от советского прошлого.

Но главное – отсутствие стимулов для регулирования работы транспорта и эффективных мер воздействия. Их поздняя советская система утеряла: отказавшись от мер 1930–1940-х гг., она оказалась не в состоянии выработать новых, соответствующих новым историческим условиям – условиям, формируемым экономической реформой 1965 г. Сразу заметим: вопрос о достаточности этой реформы здесь не разбирается, но развитие этой темы на уровне изучения причин, условий, содержания и последствий этой реформы позволит на новом качественном уровне рассмотреть многие темы не только советской истории.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Ленин В.И. Государство и революция. Учение марксизма о государстве и задачи пролетариата в революции // Ленин В.И. Полн. собр. соч. 5-е изд., перераб. и доп. М., 1969. Т. 33.
2. Ленин В.И. Как организовать соревнование? // Ленин В.И. Полн. собр. соч. 5-е изд., перераб. и доп. М., 1974. Т. 35.
3. Комсомольский прожектор : справочник / авт.-сост. К.Б. Богущкий, Н.И. Вшанов, Н.В. Еськов, В.В. Жуков, О.А. Ильин, В.Б. Каширская, В.А. Смирнов. М. : Молодая гвардия, 1976. (Б-ка комсомольского активиста).
4. Комсомольский прожектор (Справочник) / сост. В.С. Евдокимов, Л.С. Толочная. М. : Молодая гвардия, 1986. (Б-ка комсомольского активиста).
5. Под острым углом: В помощь активистам «Комсомольского прожектора» / сост. Е.П. Гноевой. Киев : Молодь, 1981.
6. Славный путь Ленинского комсомола. История ВЛКСМ. 2-е изд., перераб. и доп. М. : Молодая гвардия, 1978.
7. Очерки истории ВЛКСМ (в поисках истины) : в 2 т. Саратов : Изд-во Саратов. ун-та, 1991. Т. 2.
8. Государственный архив Кемеровской области (ГАКО). Ф. П-126. Оп. 13. Д. 16.
9. ГАКО. Ф. П-126. Оп. 15. Д. 23.
10. Захаров В. Самый надежный союзник // Комсомолец Кузбасса. 1976. 22 янв. № 9 (6552).
11. Положение о «Комсомольском прожекторе»: Утверждено решением Бюро ЦК ВЛКСМ № 32/9 от 28.05.80 // Комсомольский прожектор (Справочник) / сост. В.С. Евдокимов, Л.С. Толочная. М. : Молодая гвардия, 1986.
12. Железнодорожник Кузбасса. 1983. 2 апр.
13. ГАКО. Ф. П-126. Оп. 30. Д. 61.
14. Российский государственный архив современной политической истории (РГАСПИ). Ф. М-1. Оп. 37. Д. 80.
15. ГАКО. Ф. П-126. Оп. 18. Д. 26.
16. ГАКО. Ф. П-126. Оп. 38. Д. 26.
17. ГАКО. Ф. П-126. Оп. 13. Д. 58.
18. ГАКО. Ф. П-126. Оп. 26. Д. 1.
19. ГАКО. Ф. П-126. Оп. 13. Д. 62.
20. РГАСПИ. Ф. М-1. Оп. 37. Д. 549.
21. РГАСПИ. Ф. М-1. Оп. 37. Д. 131.
22. ГАКО. Ф. П-126. Оп. 15. Д. 94.
23. Железнодорожник Кузбасса. 1981. 20 янв.

Статья представлена научной редакцией «История» 8 июля 2014 г.

## THE ACTIVITY OF "KOMSOVOL PROJECTOR" DETACHMENTS AND GROUPS ON THE INCREASE OF RAIL TRANSPORT WORK EFFICIENCY IN WESTERN SIBERIA IN 1965 – 1991

*Tomsk State University Journal*, 2014, 388, pp. 140-147. DOI: 10.17223/15617793/388/23

**Mishenin Sergey E.** Kemerovo State University (Kemerovo, Russian Federation). E-mail: s-e-m-57@mail.ru

**Keywords:** rail transport; Kemerovo railway; control; "Komsomol projector" ("KP"); All-Union Leninist Young Communist League.

In the article the author notes that the success of the operation of railway transport depends on the completeness of control over it. The author also states that in the ideological-normative construction of the socialism Bolshevik-Leninist model which the main carriers of the Soviet system formally adhered to until its collapse, with most important features of accounting and control. The domestic historians including the Soviet epoch ones fixed paradoxically little attention to the above-mentioned features. The author acknowledges the diversity of forms of control and accounting in the Soviet system, and sees a specific form of control by the units and groups of "Komsomol Projector" ("KP") – a special structure in the Young Communist League responsible for public control over the permissible aspects of life in the USSR by members of the Komsomol. The professional interest of the author is the development of rail transport in Western Siberia in a variety of related subjects. In the past of the Soviet history workers of the industry had many important initiatives. Among them was the organization of "KP". This direction and form of work became an All-Union phenomenon. The principal features of it appeared in the history of the Kuzbass offices of the West Siberian, since 1979 Kemerovo

Railway in 1965 – 1991. The article shows the moment of establishment of "KP" bodies, directions, forms and methods of their work, unlike similar bodies of the 1920-1930s. The author analyses relationship of the "KP" system to the mechanism proposed by the economic mechanism reform in 1965. The author reconstructs the chain of "KP" administration. "KP" is seen by the author in the Soviet structures, including the interaction with the editors of local newspapers, organization of raids, joint press organs and people's control. The author notes that "KP" organs did not only point out the defects, but also joined in to overcome them. The work of "KP" bodies is critically evaluated: the author points their positive role and gives the reasons that neutralized the efforts of "projector-ists". The author focuses on the mutual influence of "KP" and the Soviet system in the context of the recent crisis. In the end, the author concludes that the late Soviet system lost incentives to regulate the transport and find effective measures to influence the disadvantages. Rejecting the measures of the 1930-1940s, the system was not able to work out new, historically appropriate conditions generated by the economic reform in 1965. In the conclusion, the author encourages researchers to pay more close attention to the causes, conditions and consequences of this reform, which will enable a new level of quality to explore many of the themes of not only the Soviet history.

#### REFERENCES

1. Lenin V.I. *Polnoye sobraniye sochineniy* [Complete Works]. 5th edition. Moscow, 1969. Vol. 33.
2. Lenin V.I. *Polnoye sobraniye sochineniy* [Complete Works]. 5th edition. Moscow, 1974. Vol. 35.
3. Bogutskiy K.B., Vshanov N.I., Es'kov N.V., Zhukov V.V., Il'in O.A., Kashirskaya V.B., Smirnov V.A. *Komsomol'skiy prozhektor: spravochnik* [Komsomol Projector: reference book]. Moscow: Molodaya gvardiya Publ., 1976.
4. Evdokimov V.S., Tolochnaya L.S. *Komsomol'skiy prozhektor (Spravochnik)* / [Komsomol Projector (reference book)]. Moscow: Molodaya gvardiya Publ., 1986.
5. Gnoevoy E.P. *Pod ostrym uglom: V pomoshch' aktivistam "Komsomol'skogo prozhektora"* [At an acute angle: helping the activists of "Komsomol Projector"]. Kiev: Molod' Publ., 1981.
6. Volodin V. *Slavnyy put' Leninskogo komsomola. Istoriya VLKSM* [The glorious path of Lenin Komsomol. History of the Young Communist League]. 2nd edition. Moscow: Molodaya gvardiya Publ., 1978. 590 p.
7. *Ocherki istorii VLKSM (v poiskakh istiny): v 2 ch.* [Essays on the history of the Komsomol (in search of the truth). In 2 parts]. Saratov: Saratov State University Publ., 1991.
8. State Archives of Kemerovo Region (GAKO). Fund P-126. List 13. File 16.
9. State Archives of Kemerovo Region (GAKO). Fund P-126. List 15. File 23.
10. Zakharov V. Samyy nadezhnyy soyuznik [The surest ally]. *Komsomolets Kuzbassa*, 1976, 22 January, no 9 (6552).
11. Polozhenie o "Komsomol'skom prozhektore": Utverzhdeno resheniem Byuro TsK VLKSM № 32/9 ot 28.05.80 [The regulation on "Komsomol Projector": Approved by the Bureau of the Central Committee of the Komsomol of 28th May 1980, Decision no. 32/9]. In: Evdokimov V.S., Tolochnaya L.S. *Komsomol'skiy prozhektor (Spravochnik)* / [Komsomol Projector (reference book)]. Moscow: Molodaya gvardiya Publ., 1986.
12. *Zheleznodorozhnik Kuzbassa*, 1983, 2 April.
13. State Archives of Kemerovo Region (GAKO). Fund P-126. List 30. File 61.
14. Russian State Archive of Socio-Political History (RGASPI). Fund M-1. List 37. File 80.
15. State Archives of Kemerovo Region (GAKO). Fund P-126. List 18. File 26.
16. State Archives of Kemerovo Region (GAKO). Fund P-126. List 38. File 26.
17. State Archives of Kemerovo Region (GAKO). Fund P-126. List 13. File 58.
18. State Archives of Kemerovo Region (GAKO). Fund P-126. List 13. File 62.
19. State Archives of Kemerovo Region (GAKO). Fund P-126. List 26. File 1.
20. Russian State Archive of Socio-Political History (RGASPI). Fund M-1. List 37. File 549.
21. Russian State Archive of Socio-Political History (RGASPI). Fund M-1. List 37. File 131.
22. State Archives of Kemerovo Region (GAKO). Fund P-126. List 15. File 94.
23. *Zheleznodorozhnik Kuzbassa*, 1981, 20 January.

Received: 8 July 2014