

комсомольцев и молодежи, в комсомольских комитетах, освещались в печати, по радио, телевидению. «Комсомольский прожектор» широко использовал «молнии», «боевые листки», стенгазеты, «окна Комсомольского прожектора». При штабах и отрядах могли создаваться также агиткультурбригады, группы кинолюбителей и фотолюбителей.

Вся деятельность «Комсомольского прожектора» строилась на основе широкой инициативы и самостоятельности комсомольцев и молодежи. Работа в группах, постах, отрядах, штабах «Комсомольского прожектора» являлась почетным и ответственным общественным поручением.

Молодежь, активно участвовавшая в работе «Комсомольского прожектора», представлялась к награждению Почвальными листами, Почетными грамотами комитетов комсомола, значком ЦК ВЛКСМ «За активную работу в комсомоле». Лучшие отряды «Комсомольского прожектора», наиболее отличившиеся, заносились в Книгу почета обкомов, крайкомов, ЦК ЛКСМ союзных республик, в Книгу почета ЦК ВЛКСМ и в «Летопись трудовых дел комсомола в семилетке» (*Положение о «Комсомольском прожекторе» // Справочник партийного работника. М.: Изд-во Политиздат, 1964. С. 393.*)

Таким образом, «Комсомольский прожектор» стал одной из форм привлечения к активному участию в деятельности органов партийно-государственного контроля широких масс комсомольцев и молодежи. Стал одной из форм участия молодежи в борьбе за экономию и бережливость в Восточной Сибири. Он выявлял и выносил на всеобщее осуждение виновников бюрократизма и волокиты. Главное в работе «Комсомольского прожектора» — борьба за использование всех резервов роста производительности труда. На каждом рабочем месте, участке, предприятии, стройке, в каждом колхозе, совхозе, учреждении «Комсомольский прожектор» изыскивал возможности повышения производительности труда, улучшения качества и снижения себестоимости продукции и настойчиво добивался полного их использования. Он помогал максимально использовать оборудование, средства транспорта, сельскохозяйственную технику, боролся с бесхозяйственностью. Каждый отряд «Комсомольского прожектора» стал активным помощником партийных организаций, органов партийно-государственного контроля в устранении недостатков в работе предприятий и учреждений.

**Н.М. ЛАПТЕВ**

## **СОЦИАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ В 1960–1980-е гг.**

В настоящее время, когда происходит огульное охаивание советской политики и, в первую очередь, политики социальной, следует обратить внимание на то, что в современных исторических исследованиях

нарушается один из важнейших методологических принципов — принцип объективного подхода к освещению социальных проблем. Безусловно, эти проблемы не являлись приоритетными в политике партийных и советских органов, решались медленно и трудно, финансировались недостаточно. Вместе с тем исторические документы и фактические данные свидетельствуют о том, что решению социальных вопросов в исследуемый период уделялось определенное внимание.

Одной из важнейших социальных проблем была жилищная проблема. И она, несмотря на отдельные трудности (нехватка стройматериалов, отсутствие у железнодорожников собственной строительной базы и т.д.), решалась. Например, на ВСЖД в 1965г. было построено и введено в эксплуатацию свыше 60 тыс. квадратных метров жилой площади, что дало возможность улучшить квартирные условия 2.285 семьям железнодорожников (*Железнодорожный транспорт Восточной Сибири из XIX в XXI век. Иркутск, 2001. Т. 2. С. 203*).

В 1971 г. план ввода жилья был выполнен на 106%, было построено и сдано 70,3 тыс. м<sup>2</sup>. Таким образом наблюдалась тенденция увеличения объемов строительства и в целом за 1971–1975 гг. было введено 325 тыс. м<sup>2</sup> жилья, что позволило улучшить жилищные условия свыше 30 тыс. железнодорожников и членов их семей. За десятую пятилетку (1975–1980 гг.) строительство жилья замедлилось. Было введено в эксплуатацию всего лишь 182 тыс. м<sup>2</sup> жилой площади. Замедление темпов строительства объясняется сокращением финансирования, так как началась Афганская война, и резко обострилось международная обстановка. Но уже в период 1980–1985 гг. строительство жилья на ВСЖД снова достигло высоких темпов, и ввод составил 273 тыс. м<sup>2</sup> (*Там же*).

На Забайкальской железной дороге в годы девятой пятилетки на строительство жилья и объектов социального назначения израсходовано 90 млн р. Было построено 330 тыс. м<sup>2</sup> жилья, более чем на 4 тыс. мест школьных и 2,5 тыс. мест дошкольных учреждений, построено поликлиник на 1 150 посещений. В годы 10-й пятилетки строительство жилья для забайкальских железнодорожников возросло еще на 35% (*ГАЧО. Ф. 3, оп. 33, д. 54, л. 5*).

На Красноярской железной дороге в 1980 г. было сдано 32 тыс. м<sup>2</sup> жилья, а всего за 10 пятилетку более 5 тыс. железнодорожников улучшили свои жилищные условия. Кроме того, было построено несколько школ, детских садов, больниц (*Красноярский железнодорожник. 1981. 2 апр.*).

Социальная политика — это не только повышение уровня жизни людей, но и изменение условий труда. Этот социальный фактор постоянно находился в центре внимания руководства дорог. Завершившаяся в 1960-е гг. электрификация железнодорожного транспорта коренным образом изменила весь производственный процесс. На смену «грязным» профессиям — кочегарам, машинистам и их помощникам, рабочим водокачек, углепогрузочных пунктов пришли новые электромеханики,

операторы связи, электротехники тягового электроснабжения и др. Автоматизация стрелочных переводов высвободила тысячи стрелочников, а упразднение путевых обходов позволило высвободить и переквалифицировать на новые профессии несколько тысяч путеобходчиков.

Электрификация коснулась работников всех служб железной дороги. Были сделаны большие шаги в техническом перевооружении паровозного и вагонного хозяйства, в службах пути, сигнализации и связи и т.д. В целом железнодорожный транспорт стал «службой белых воротничков». Вслед за электрификацией наступил период автоматизации, период внедрения АСУ — автоматизированных систем управления. Происходит сокращение персонала дорог, высвобождение работников, переучивание их и использование на других участках. За счет внедрения АСУ только на ВСЖД было высвобождено свыше 5 000 тыс. работников (*Восточно-Сибирская железнодорожная магистраль. Путь в 100 лет (1898–1998). Иркутск, 1998. С. 405*).

Большую роль в изменении условий труда играл научно-технический прогресс. В рассматриваемый период на железнодорожном транспорте региона продолжалось внедрение новой техники и прогрессивной технологии, направленной на повышение эффективности труда, его привлекательности. На предприятиях дорог были созданы технико-экономические советы, которые анализировали работу транспортных узлов, изучая и определяя их оптимальную пропускную способность. Итоги изучения были рассмотрены на Всесоюзной научно-практической конференции с участием представителей МПС, Госплана, ведущих ученых транспорта, руководящего состава дорог региона. Рекомендации конференции легли в основу правительственных документов по развитию транспортной системы Восточной Сибири (*ЦХИДНИИО, ф. 127, оп. 102, д. 4, лл. 282–283*).

Научно-технический прогресс «вобрал в себя» не только ученых, инженеров, техников, но и рядовых рабочих. Техническое творчество трудящихся было развито и в предшествующие периоды, но в 1960–1980-е гг. оно поднялось на новую более высокую ступень. Все новаторы транспорта были объединены в десятки научно-технических обществ, конструкторских бюро (ОКТБ), общественных бюро экономического анализа (ОБЭА), комиссий по научной организации труда (КНОТ). Только на ВСЖД в начале 1970-х гг. существовало 1 031 вышеназванных организаций. Ими за период девятой пятилетки было внедрено 43 390 изобретений и рационализаторских предложений, выполнено 2 200 организационно-технических мероприятий по внедрению новой техники и научной организации труда, с общим экономическим эффектом в 39,6 млн р. (*Там же, оп. 86, д. 59, л. 130*).

Аналогичная работа осуществлялась и на других железнодорожных магистралях региона. Рабочие, техники, инженеры были одной заинтересованной командой — командой творческого поиска. Некоторые из них внедряли в производство высокоэффективные изобретения, повышающие производительность труда в несколько раз.

За плодотворную деятельность в создании, разработке и внедрении в производство изобретений и рационализаторских предложений, имеющих значение для всей сети железных дорог страны, почетное звание «заслуженный рационализатор РСФСР» было присвоено: В.Г. Иофину — заместителю начальника электротехнической лаборатории ВСЖД, А.Н. Брагину — заместителю начальника вагонного депо ст. Иркутск-Сортировочный, Б.Л. Магуре — старшему электротехнику иркутского энергоучастка, В.М. Смирнову — главному инженеру вагонного депо ст. Иркутск-Пассажирский. Многие другие новаторы получили звание «Заслуженный рационализатор ВСЖД» (*Халтаев Р.Е. Изобретательство и рационализаторство на железнодорожном транспорте Восточной Сибири // Индустриальные и сельскохозяйственные рабочие Восточной Сибири в советский период. Межвуз. сб. науч. тр. Иркутск, 1994. С. 66*).

Таким образом, краткий анализ некоторых направлений социальной политики в 1960–1980-е гг. на железнодорожном транспорте Восточной Сибири свидетельствует, что она затрагивала важнейшие проблемы — жилищную и создание благоприятных условий труда. И решались эти проблемы успешно.

**Н.Н. ЛОЖКИНА**

## **ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ БЫТОВОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ В 1965–1975-х гг.**

**(На примере Горно-Алтайской автономной области)**

В последнее время в исторической литературе со стороны научных и практических работ стало уделяться большое внимание проблемам развития различных сфер общественного обслуживания. Сфера обслуживания оказывает существенное влияние на уровень жизни населения, так как одним из важнейших показателей достигнутого уровня жизни является объем потребляемых материальных и духовных благ. Повышение благосостояния народа провозглашалась главной задачей восьмой-девятой пятилетки. Съезды партии требовали осуществить глубокий поворот экономики к решению многообразных задач повышения материальной обеспеченности населения. Большая роль в решении этих задач отводилась сфере бытового обслуживания. Роль этой отрасли для Горно-Алтайской автономной области определялась как экономическим, так и социальным значением. Важность проблемы территориальной организации сети бытового обслуживания вытекает из экономико-географических и природно-климатических условий данного региона.

Горно-Алтайская автономная область на начало 1970 г. имела большую площадь (92,9 тыс. км<sup>2</sup>) и относительно малую численность населения (168,3 тыс.), из них 39,3 тыс. или 24% — городское население.