

Таким образом, при всех военных режимах, существовавших в Нигерии в 1980-1990-е гг., глава государства (президент), обладавший полнотой власти, мог назначать и смещать чиновников всех уровней. Он стоял во главе законодательных и исполнительных органов, обладающих функциями, с помощью которых осуществлялась внутренняя и внешняя политика. Законодательные органы имели право издавать законы только при согласовании с главой государства. Министры также находились под контролем президента. Власть в стране была фактически персонифицирована одним человеком.

При формировании органов власти на первый план выходил этноконфессиональный фактор. Соперничество мусульманского севера и христианского юга отразилось на составе правительств. Преобладание выходцев с севера в правительствах М. Бухари и С. Абачи вызвало недовольство южан. Большая сбалансированность этноконфессионального состава руководящих органов наблюдалась в 1985-1995 гг. И. Бабангида увеличил представительство немусульманских народов в совете штатов и правительстве.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Africa. L., 1984. № 150. P. 11.
2. Ikoku S. G. Nigeria's Fourth Coup D'etat. (Options for modern state hood). Enugu, 1985. P. 169.
3. Africa. L., 1984. № 150. P. 11.
4. Biographies of members of the military supreme military council. Lagos, 1984. P. 6.
5. Ibid. P. 6-7.
6. Африка. Результаты деятельности нового военного правительства Нигерии (внутриполитический аспект). М., 1985. С. 12.
7. Barrett L. Agbada to Khaki. Reporting a change of government in Nigeria. Enugu, 1985. P. 47.
8. Africa. L., 1984. № 160. P. 25.
9. West Africa. L., 1985. P. 1005.
10. Babangida J. B. Collected speeches of the president. Lagos, 1986. P. 3.
11. West Africa. L., 1985. P. 1509.
12. Africa. L., 1985. № 169. P. 17.
13. Biographies of members ... P. 34.
14. Ibid. P. 36.
15. Africa. L., 1985. № 169. P. 18-19.
16. Ibid. P. 12.
17. West Africa. L., 1992. P. 380.
18. African concord. Lagos, 1993. Vol. 7. № 12. P. 10.
19. Ibid. P. 14.

*Виталий Владимирович КАЛАШНИКОВ —
аспирант кафедры отечественной истории*

УДК 94(571.12)+331:69

РАБОЧИЕ КАДРЫ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ТЮМЕНЬ — ТОБОЛЬСК — СУРГУТ

АННОТАЦИЯ. Статья посвящена истории строительства железной дороги Тюмень — Тобольск — Сургут. Особое внимание автор уделяет изучению условий труда и быта рабочих кадров.

This article is devoted to the building of Tyumen — Tobolsk — Surgut railway. The author gives a detailed description of conditions of work and worker's life.

Тюменская область в начале 60-х гг. XX в. становится одним из крупнейших индустриальных районов СССР. Нефть, лес, зерно и другая продукция все в больших масштабах поставляется в центральные районы страны. Резко возрос и встречный грузопоток. Кроме того, область представляла собой сплошной район новостроек. В тайге и тундре появляются новые города, прокладываются многокилометровые газо- и нефтепроводы, ширится размах геологоразведочных работ, осваиваются новые лесные массивы. Вместе с тем столь активные работы не могли обойтись без помощи из центра. Преобразователям таежного края нужны были цемент, железобетон, трубы и оборудование, всевозможные товары народного потребления.

4 декабря 1963 г. принимается постановление Совета Министров СССР «Об организации по промышленному освоению открытых нефтяных и газовых месторождений и о дальнейшем развитии геологоразведочных работ в Тюменской области» [1]. В седьмом пункте этого постановления предлагалось рассмотреть вопрос о проектировании и строительстве железной и автомобильной дороги Тюмень — Тобольск — Сургут. Для этой цели 6 января 1964 г. Тюменскую область посетила группа работников ЦК КПСС и правительства. Именно тогда было принято решение о строительстве новой крупной железнодорожной магистрали, которая должна была соединить не только север и юг области, но и центральные районы страны с новыми нефтяными и газовыми месторождениями Тюменского региона.

20 января 1966 г. Министерство путей сообщения издало приказ, в соответствии с которым управление строительства «Абаканстройпуть» передислоцировалось в Тюмень. На его базе создавалось новое управление — «Тюменьстройпуть», принявшее на себя функции генерального подрядчика. Это была достаточно крупная организация, в распоряжении которой имелось 10 строительно-монтажных поездов, автобаза, ремонтно-транспортная база. В качестве субподрядчиков управления выступали трест «Уралстроймеханизация», специализированное управление московского треста «Трансгидромеханизация», мостоотряды, энергомонтажные поезда, специализированный поезд треста «Трансвязьстрой» и другие организации.

На стройку принимались одинокие (несемейные) мужчины и женщины не моложе 18 лет, по состоянию здоровья годные к строительным работам, что должно было подтверждаться врачебной справкой. Оплата на строительстве была сдельная, сдельно-премиальная и повременная. Кроме того, на сумму заработка начислялось от 15 до 70% поясного коэффициента и на тарифную ставку — от 30 до 40% надбавки за подвижный характер работы. За каждый год работы в местности, приравненной к районам Крайнего Севера, к заработной плате начислялось 10% [2].

На железнодорожных стройках области трудились три категории рабочих. Основную долю строителей среди них составляло местное население. Это были люди, привлеченные сюда наличием рабочих мест и трудившиеся по найму. Согласно статистическим данным управления строительства «Тюменьстройпуть», за 1976–1977 гг. из местного населения было принято 5228 человек, что составило 50% от общего числа занятых на строительстве [3].

Вторую категорию составляли люди, прибывшие на железнодорожную стройку Тюменской области по общественному призыву. В 1970 г. по комсомольским путевкам на стройку прибыли 1125 человек [4]. Основную массу строителей в этой категории рабочих составляли бойцы студенческих строительных отрядов, формировавшихся как на территории Тюменской области, так и в других регионах страны.

Третья группа строителей — рабочие, переведенные из других трестов и организаций. Таким образом, в процентном соотношении доля местного населения, трудившегося на строительстве железной дороги Тюмень-Тобольск-Сургут, составляла 55–60 % от общей массы рабочих.

Одной из проблем строительства железной дороги являлась постоянная текучесть кадров. Так, согласно данным за 1967 г., из 1798 человек, принятых на работу, в скором времени по различным причинам, в том числе и неуважительным, были

уволены 881 человек [5]. Основную часть среди них составляли рабочие, прибывшие на стройку по распределению из других регионов. Среди них были и квалифицированные специалисты, которые, прибыв к месту назначения, часто сталкивались здесь с тяжелыми условиями труда и неустроенным бытом. Это было основной причиной текучести кадров на железнодорожных стройках Тюменской области.

Работники увольнялись либо по собственной инициативе, либо по инициативе администрации. Причины увольнения по собственному желанию были разные. Так, согласно отчету управления строительства «Тюменьстройпуть» за 1975 г., среди основных причин увольнения были следующие: низкий заработок — 14,2%, отсутствие работы по специальности — 9,9%, разъездной характер работы — 10,6%, отсутствие благоустроенного жилья — 24,6%, перемена места жительства — 17,6%, отсутствие детских учреждений — 3,4%, тяжелые жилищные условия — 11,94%, прекращение выплаты колесных — 1,1%, отсутствие возможности учиться — 0,4%, прочие причины — 6,3% [6]. Как видно, большинство увольнялось из-за отсутствия на строительстве нормальных жилищно-бытовых условий.

Поселки железнодорожников размещались вдоль трассы через каждые 50 км., (на севере — через каждые 80-110 км. [7]. Основным видом жилья для семейных и одиноких работников были сборно-щитовые дома, в которых регулярно ощущался недостаток. Даже в 1986 г. потребность в этом виде жилья была удовлетворена только на 40% [8]. Поэтому строители проживали на частных квартирах, в различного рода общежитиях по 2-3 человека в комнате, домах временного и постоянного типа, а также в вагонах [9].

Недостаточным было количество школ и детских садов. Со временем, правда, на станциях открываются культурно-бытовые учреждения: парикмахерские, бани, библиотеки, прачечные, овощехранилища, пекарни, столовые. Молодым рабочим, не имеющим законченного восьмилетнего и общего среднего образования, были созданы необходимые условия для продолжения учебы в вечерних общеобразовательных школах [10]. Для отдыха строителей создавались красные уголки и клубы. В них регулярно демонстрировались кинофильмы, проводились вечера отдыха с выступлениями художественной самодеятельности, а также чтение докладов и лекций на общественно-политические и технические темы. При клубах работали спортивные секции по футболу, волейболу, легкой и тяжелой атлетике, секции рыболовов и охотников.

Таким образом, бытовые условия строителей железнодорожной магистрали были далеки от идеальных, что оказывало непосредственное влияние на текучесть кадров и создавало нехватку прежде всего квалифицированных специалистов. Вместе с тем руководство стройки предпринимало действия для улучшения условий труда и быта рабочих, но зачастую они были направлены на второстепенные моменты и не затрагивали более существенные проблемы.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Патранова В., Царьградская Л. Линия нашей судьбы. Сургут, 2003. С. 5.
2. ГАТО. Ф. 1870. Оп. 2. Д. 137. Л. 159.
3. Там же. Д. 376. Л. 97.
4. Там же. Д. 128. Л. 5.
5. Там же. Д. 54. Л. 7.
6. Там же. Д. 266. Л. 65.
7. Коротчаев Д. И., Алексеев Е. П. Железной дороге Сургут — Уренгой — прогрессивные технические решения и методы строительства // Транспортное строительство, 1980. № 5. С. 3.
8. ГАТО. Ф. 1870. Оп. 2. Д. 54. Л. 7.
9. Там же. Д. 12. Л. 35.
10. Там же. Д. 132. Л. 121.