

УДК 94(47+57):373.3

DOI: 10.18324/2224-1833-2021-2-81-86

## Школы рабочей молодежи в районах строительства БАМа: особенности возникновения и развития (1970–1980-е гг.)

Н.С. Байкалов

Бурятский государственный университет им. Д. Банзарова, Смолина, 24 а, Улан-Удэ, Россия  
baikalov@bsu.ru

Статья поступила 31.05.2021, принята 3.06.2021

*В работе рассмотрены проблемы становления и развития вечерних и заочных общеобразовательных школ (школ рабочей молодежи) в районах нового хозяйственного освоения на примере зоны строительства БАМа в 1970-е–1980-е гг., проанализированы предпосылки, условия и особенности организации и материально-технического снабжения образовательных учреждений, формы и режимы обучения, специфика набора, движения и сохранения контингента учащихся, кадровое обеспечение образовательного процесса. В заключении сделаны выводы о том, что развитие сети ШРМ в населенных пунктах зоны строительства БАМа сыграло важную роль в кадровом обеспечении строительных предприятий, способствуя реализации масштабного транспортного проекта.*

**Ключевые слова:** Байкало-Амурская магистраль; районы нового хозяйственного освоения; вечернее и заочное образование; школы рабочей молодежи; учебно-производственные пункты.

## Schools for working youth in the areas of the BAM construction: features of emergence and development (1970s – 1980s)

N.S. Baikalov

Banzarov Buryat State University; 24a, Smolin St., Ulan-Ude, Russia  
baikalov@bsu.ru

Received 31.05.2021, accepted 3.06.2021

*The paper considers the problems of the formation and development of evening and correspondence general education schools (schools for working youth) in the areas of new economic development on the example of the construction zone of the BAM during the 1970s-1980s. The article analyzes the prerequisites, conditions and features of the organization of the material and technical supply of educational institutions, forms and modes of education, the specifics of the admission, movement and retention of students, staffing of the educational process. The conclusion is made that the development of schools for working youth network in the settlements of the BAM construction zone played an important role in the staffing of construction enterprises, contributing to the implementation of a large-scale transport project.*

**Keywords:** Baikal-Amur Railway Mainline; areas of new economic development; evening and correspondence education; schools for working youth; training and production points.

Сооружение Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМ) стало одним из наиболее крупных проектов позднего СССР. Основной объем строительно-монтажных работ пришелся на 1974–1989 гг., когда БАМ был провозглашен всесоюзной ударной комсомольской стройкой. По замыслу проектировщиков новая дорога должна была не только сократить на 500 км расстояние транзитных грузоперевозок с запада на восток, но и открыть доступ к минерально-сырьевым ресурсам севера Сибири и Дальнего Востока.

С первых лет БАМ привлекал трудовых мигрантов со всех концов СССР. Уже в 1976–1977 гг. на стройке работало более 100 тыс. человек [1,

л. 73–74]. Для возведения железнодорожных станций и населенных пунктов была организована система шефства, охватившая 13 союзных республик и 22 автономные административные единицы РСФСР. Всего в сооружении магистрали приняли участие представители более 80 национальностей СССР, а также дружественных социалистических стран.

Массовый приток рабочих на строительство магистрали изменил статистику по образовательному уровню населения прирассовых районов, где доля лиц с незаконченным средним образованием возросла в несколько раз. По данным кадровых отчетов предприятий, среди строителей

БАМа каждый пятый/шестой рабочий не имел среднего образования. Например, в 1976 г. среди предприятий иркутского участка не имели среднего образования в возрасте до 30 лет по СМП-571 104 из 380 рабочих, МК-144 – 69 из 126, МК-145 – 56 из 105, СМП-582 – 37 из 160 [2, л. 39–40]. Похожая ситуация складывалась на других участках стройки.

В соответствии с постановлением Совета министров СССР «О завершении перехода ко всеобщему среднему образованию» (1972 г.) все граждане до 30 лет были обязаны получать среднее полное образование. Реализация крупных промышленных и транспортных проектов была невозможна без обеспечения квалифицированной рабочей силой. Все это требовало от партийных, комсомольских, советских и хозяйственных орга-

нов развернуть работу по повышению образовательного и профессионального уровня работающей молодежи. Таким образом, уже в первые годы сооружения магистрали повсеместно стали открываться общеобразовательные учреждения для взрослого населения. Хотя в этот период в стране за ними закрепилось название вечерние общеобразовательные школы [3, с. 29], в архивных документах по истории БАМа они продолжали именоваться школами рабочей молодежи (ШРМ).

Наиболее интенсивно процесс организации ШРМ осуществлялся во второй половине 1970-х – начале 1980-х гг. Рассмотрим подробнее его динамику на примере бурятского участка строительства БАМа.

**Таблица 1.** Школы рабочей молодежи бурятского участка БАМ [4, л. 14–16]

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1984	1985	1986	1987	1988	1989
число ШРМ	1	3	5	5	6	8	8	8	8	6	5	5	5	4
число учащихся	101	423	760	894	945	1162	1342	1383	1072	825	658	575	526	487
число учителей	4	32	33	36	38	42	46	48	50	42	42	40	37	35

Из данных таблицы 1 видно, что число ШРМ увеличивалось до начала 1980-х гг. В 1975–1976 учебном году в Северо-Байкальском районе функционировали три ШРМ, в которых обучалось 311 человек, 307 – переведены в следующие классы, 72 – получили аттестат о среднем образовании. В следующем учебном году в районе работало уже пять ШРМ, в том числе самые крупные Северобайкальская ШРМ с контингентом в 105 учащихся и Нижнеангарская ШРМ, в которой обучалось 100 человек. Пик активности вечерних общеобразовательных школ пришелся на первую половину 1980-х гг., когда ежегодно в них обучалось более 1000 рабочих. После открытия рабочего движения по магистрали контингент учащихся вечерних школ стал постепенно сокращаться: в 1985 г. в районе осталось шесть ШРМ, в 1986 г. – пять, к 1989 г. – четыре. Сокращение было вызвано передислокацией строительных подразделений на другие участки, закрытием ряда временных поселков. Обычно оно происходило путем реорганизации самостоятельных учреждений в филиалы или учебно-консультационные пункты с последующим закрытием.

В отличие от дневных общеобразовательных учреждений, возникавших по инициативе разных ведомств (Минтрансстроя СССР, отделений БАМ ЖД, дорпрофсоюзей транспортных строителей и железнодорожников) ШРМ находились в полном ведении территориальной системы образования. Это обстоятельство наложило свой отпечаток на процесс их создания и развития. ШРМ, как правило, не имели собственных зданий и были вынуждены проводить занятия в третью и четвертую

смены в помещениях общеобразовательных школ или строительных организаций. Например, на бурятском участке вплоть до 1980 г. только одна из восьми ШРМ, располагавшаяся в Северобайкальске, имела собственные помещения. Однако их вместимость была небольшой, из-за чего приходилось организовывать занятия в четыре смены. Похожие проблемы наблюдались в других районах стройки. В частности, в Амурской области только 24,6 % вечерних школ располагались в собственных зданиях [5, с. 39].

Часто отдельные классы одной школы располагались в разных частях населенного пункта, что создавало неудобства, прежде всего для педагогов. Руководители строительных организаций, напротив, считали удобным организовывать учебные классы для своих работников непосредственно на предприятии, так как это позволяло учиться без отрыва от производства. В целом, обучение в вечерней школе могло осуществляться в разных формах, выбор которых зависел от конкретных условий работы учащихся. Всего в стране в этот период было разработано 12 вариантов учебных планов, которые могли использоваться в одном учебном заведении и позволяли создавать разные варианты обучения в очной или заочной формах.

Самыми распространенными режимами очного обучения в населенных пунктах БАМа были вечерний (четыре раза в неделю) и по принципу «льготного дня» один раз в неделю с 9 до 18 часов. В качестве такого льготного дня обычно выбирались суббота или воскресенье. Для выполнения задач по всеобучу в вечерних школах создавались классы с ускоренным прохождением курса вось-

милетней школы для взрослых с начальным образованием. Новая модель вечерней школы предусматривала центральный пункт (собственно ШРМ) и периферийные учебно-производственные пункты (УПП), в которых наряду с получением общего и среднего образования у учащихся была возможность повысить квалификацию или приобрести новую специальность. Классы, где рабочие проходили производственное обучение, стали называть классами мастеров.

В исследуемый период в среднем образовании взрослых успешно развивалось заочное обучение. В 1977 г. на бурятском участке БАМа очно занималось 327 учащихся ШРМ, заочно – 433, в 1979 – 364 и 581, в 1980 г. – 427 и 735, в 1982 г. – 440 и 892 соответственно [4, л. 14–16]. Таким образом, планы по всеобучу выполнялись преимущественно за счет заочников, количество которых росло более быстрыми темпами и в 1980-е гг. вдвое превышало очный контингент обучавшихся. С одной стороны, быстрому распространению заочной формы обучения на БАМе способствовал демографический фактор. В этот период в стране намечалась тенденция к увеличению возраста воспитанников вечерних школ, что было связано с сокращением молодежи до 30 лет без среднего образования [5, с. 39]. Заочное обучение являлось более привлекательным для семейных людей, работающих женщин. С другой стороны, сами условия труда в транспортном строительстве, предполагающие частые длительные командировки, удаленность строительных участков от мест проживания, сменность, вахтовую организацию работ и другие особенности делали заочную учебу наиболее удобной формой.

Заочное образование реализовывалось в сессионном и индивидуальном режимах. Законодательство предусматривало в каждой учебной неделе вечерников один свободный день. В учебном году насчитывалось 36 таких дней. Они делились на три учебных сессии по 12 дней в каждой. Особенно часто сессионная учеба практиковалась среди водителей автобаз и работников мехколонн. Каждую четверть им предоставлялось две недели учебного отпуска для сдачи экзаменов и зачетов с оплатой 50 % среднего заработка.

Однако и такая гибкая форма обучения часто не устраивала работодателей, так как отвлекала рабочую силу на длительное время. В подобных случаях учащимся предоставлялась возможность обучения по индивидуальному учебному графику. Такой режим предполагал проведение индивидуальных консультаций с преподавателями и, как следствие, высокую готовность учащихся к самостоятельному освоению учебного материала.

Охват обучением строителей БАМа в среднем составлял 60–80 %. Например, на начало 1977–1978

учебного года в СМП-571 было охвачено обучением 77 % рабочих, МК-145 – 62 %, МК-144 – 60 %, ОРС – 56 % и т.д. [6, л. 63]. В отличие от более ранних комсомольскихстроек Сибири это был довольно высокий показатель. На возведении Усть-Илимской ГЭС в 1973 г. восьмилетнее образование отсутствовало у 789 молодых рабочих, из которых в ШРМ обучались только 197 человек (24 %). В этот же период на строительстве г. Усть-Илимска не имели среднего образования 316 человек, при этом в ШРМ занимались только 32 ученика (10 %). На Бирюсинском гидролизном заводе из 300 молодых рабочих 78 человек не имели восьмилетнего и 90 – среднего образования, а в ШРМ обучались только 44 работника (26 %) [7, с. 46, 71–72]. Это было связано с тем, что пребывавшая на БАМ молодежь проходила специальные процедуры отбора и представляла в своем роде «рабочую аристократию», заинтересованную в профессиональном росте, продвижении «по общественной линии». Многие из приехавших рассматривали свое пребывание на БАМе как временное, поэтому после возвращения на «большую землю» рассчитывали продолжить образование в среднем специальном или высшем учебном заведении.

Вместе с тем, как отмечали руководители бамовских ШРМ: «Легко набрать учащихся, тяжело сохранить контингент» [2, л. 40]. Материалы многочисленных анкетных опросов молодежи БАМа показали, что основным сдерживающим фактором для дальнейшего повышения уровня образования являлись причины бытового и личного характера, такие как трудности совмещения работы с учебой, невозможность устроить ребенка в детский сад, отсутствие личных стимулов. Из числа проживающих в общежитиях многие ссылались на отсутствие в них специальных помещений для подготовки к занятиям, читальных залов при библиотеках, отмечали нехватку учебников, методической литературы, технических средств обучения. Большинство школ ввиду отсутствия необходимых учебных площадей подстраивались под режим работы тех организаций, в помещениях которых они осуществляли свою деятельность. Вследствие этого занятия со строителями проходили в третью или четвертую смены, что было очень неудобно для работающих и семейных учеников. Существенный перерыв в учебе в качестве препятствия обучению назвали 36,9 % опрошенных с восьмилетним образованием и около 25 % со средним [8, с. 91].

Не способствовали повышению сохранности контингента в ШРМ трудности производственного характера: высокая территориальная мобильность транспортных строителей, аккордно-премиальная система оплаты труда, форсирование сроков сдачи объектов в четвертом квартале года, пе-

ред важными годовщинами или в связи с подготовкой очередного пускового комплекса, повышенные обязательства по перевыполнению планов, соцсоревнования. В результате рабочие просто физически не могли посещать школу. Например, в 1978 г. контингент ШРМ пос. Кунермы после первого года учебы обновился на 70 %, поскольку строители переместились на другие участки [9, л. 9].

В архивных документах сохранилось много свидетельств того, что администрация и трудовые коллективы предприятий противились отпуску своих работников на учебу. Бухгалтерия нередко отказывалась оплачивать учебные дни. Далеко не всегда рабочие, повышавшие образовательный уровень, поощрялись в своих организациях.

Во второй половине 1980-х гг. на сокращение контингента ШРМ начинают влиять новые факторы. В этот период возрастает количество учащихся, поступавших после окончания восьмилетнего образования в девятые классы. Это было связано с усилением общей ориентации старшеклассников на поступление в высшие и средние специальные учебные заведения страны. По данным Ю. В. Аргудяевой, значительная часть опрошенных в 1985 г. выпускников восьмых и десятых классов школ БАМа ориентировалась на профессии умственного труда: инженера, учителя, врача, радиотехника. К такому решению пришли 64,8 % десятиклассников и 49,5 % восьмиклассников. Из решивших оставить школу после восьмого класса 49 % выпускников собирались поступать в средние специальные учебные заведения, 40 % – в ПТУ, и только 3 % – пойти работать непосредственно на производство [8, с. 92]. Вечерние школы давали обучающимся преимущественно общеобразовательную подготовку. Они были востребованы в 1950–1970-е гг. в связи с тем, что эта подготовка на многих предприятиях была недостаточной. В 1980-е гг. более актуальной для промышленных предприятий региона стала профессиональная подготовка молодежи. Кроме того, ориентация большинства выпускников общеобразовательных школ БАМа на профессии умственного труда была связана с недостаточными темпами социально-экономического освоения края и развития ТПК, преобладанием монопрофильной, ориентированной на магистраль, экономической структурой новых поселений. Обучение в вечерней школе не давало отсрочки от службы в армии, что также выступало значимым аргументом молодых людей, нередко фигурировавшим в опросах.

Для усиления контроля над реализацией программы всеобщего, увеличения набора и сокращения отсева учащихся отделами образования, администрацией ШРМ, комсомольскими организациями предпринимались различные меры. На

предприятиях проводились рейды по выявлению среди рабочих лиц, нуждавшихся в получении общего среднего образования. Уровень образования включался в перечень критериев по подведению итогов соцсоревнований. Непосещение ШРМ могло являться основанием для отказа выделения жилья или места в детском саду и т.д. [2, л. 41–42].

При комсомольских комитетах создавались специальные комиссии, которые проводили разъяснительную работу среди рабочей молодежи, составляли списки лиц без законченного восьмилетнего или среднего образования, помогали оформить документы в ШРМ и другие образовательные учреждения. Например, при Тайшетском горкоме ВЛКСМ была создана комиссия, контролирующая повышение общеобразовательного уровня молодежи города и производственной льготы обучающимся в ШРМ. Она регулярно заслушивала на заседаниях отчеты секретарей комитетов комсомола по работе с обучающейся в ШРМ молодежью, выявляла причины низкой успеваемости и посещаемости занятий. Практиковались индивидуальные и коллективные беседы с не посещавшими школу подростками, профориентационные тематические вечера, выступления выпускников учебных заведений, дни открытых дверей на предприятиях [7, с. 71–72].

Эффективность деятельности по привлечению и сохранению контингента ШРМ во многом зависела от заинтересованности строительных организаций. В своем отчете директор Кунерминской ШРМ отмечал: «Многое зависит от позиции руководителя. Начальник хозрасчетного участка Северной Осетии привел всех, кто должен учиться, и контролирует посещение занятий. А работники ЧеченБАМстроя и ДагестанБАМстроя не ходят на занятия, их руководители не приходят на собрания» [10, л. 73].

Иногда работникам ШРМ приходилось предпринимать экстраординарные меры для выполнения планов по набору учащихся. В отделах кадров предприятий строку «Образование» в личной карточке сотрудники не заполняли или заполняли со слов работника без предъявления подтверждающих документов, вследствие чего наблюдались факты завышения рабочими имеющегося у них уровня образования. Чтобы выявить «уклонистов» работники ШРМ осуществляли сверку сведений из отделов кадров с данными военкоматов. Однако, учитывая всесоюзный масштаб стройки, данная процедура занимала много времени, за которое рабочий мог переехать на другой участок магистрали, находящийся в иной районной и областной юрисдикции, либо покинуть регион, отработав, к примеру, необходимый минимальный срок для приобретения автомобиля.

В совокупности данные меры вместе с применением гибких форм и режимов обучения приводили к сокращению численности строителей с неполным средним образованием. Если в 1975 г. имели неполное среднее образование 60,5 % строителей, то к 1984 г. их доля в составе населения сократилась до 17,8 %, а доля имеющих среднее, среднее специальное и высшее образование возросла с 39,5 до 82,2 % [8, с. 93]. Всего за 1974–1982 гг. по подразделениям Главбамстроя получили среднее образование в ШРМ более 15 тыс. человек [11, с. 74].

Несмотря на тот факт, что отчетность образовательных учреждений демонстрировала высокие показатели успеваемости учащихся ШРМ, достигавшие по районам БАМа 98–99 %, на протяжении всего рассматриваемого периода проблема качества вечернего и заочного образования оставалась нерешенной. Постоянный приток населения из других регионов страны, увеличение количества рабочей молодежи, не имевшей оконченого среднего образования, создавали дополнительную нагрузку на учителей, которые уделяли мало внимания методической работе, применению современных технических средств обучения. В подобном положении находились ШРМ во многих других районах нового хозяйственного освоения. Д. В. Кириллук, характеризуя работу вечерних школ Югры в 1960–1980-е гг., отмечает: «Само качество проведения уроков в подобных образовательных учреждениях также часто оставляло желать лучшего... Учителями не были продуманы обучающая и воспитывающая цель урока, вопросы, которые ставились перед учащимися во время опроса и закрепления нового материала... В числе прочих проблем протекания учебно-воспитательного процесса в вышеуказанных образовательных учреждениях следует также назвать отсутствие или неудовлетворительное состояние поурочных планов большинства преподавателей, отсутствие на уроках технических средств обучения» [12, с. 170].

Тем не менее, по воспоминаниям учителей, учащиеся вечерних школ на БАМе проявляли большую активность в обучении и интерес к предмету, что было связано с планами поступления в ссузы или вузы, карьерными амбициями, стремлением подняться выше по комсомольской, партийной или профсоюзной лестнице и т.д. Учитель химии из пос. Нового Уояна вспоминает: «Я работала в своей школе дневной, и тут же уходила в вечернюю школу, где была молодежь. Они отработают и идут в школу. Отвечали мою химию, им надо было поступать в институты, и они шли с желанием. Никто не пил, ничего такого не было. И вечерами мы до 11 часов сидели в школе и занимались. Учились не ради корочки, а действительно, учились. Некоторые оставили институт и по путевке приехали. У них было желание вновь поступить, и они занимались. Были девушки, они

мне запомнились, они решали задачи так быстро, что я им не успевала давать новые» [13].

Следует также принимать общие особенности, характерные для контингента учащихся вечерних и заочных общеобразовательных школ Сибири и Дальнего Востока данного времени. По утверждениям исследователей, учащиеся ШРМ отличались от учеников массовой школы опорными знаниями и умениями, имели более разносторонний жизненный опыт, в том числе касавшийся трудовой деятельности. Вместе с тем, они могли иметь «большие различия в одном и том же классе по возрасту, уровню подготовки, семейному положению, профессии», а также были вынуждены совмещать учебу в школе с работой на производстве [3, с. 30].

В целях повышения качества образования в вечерних и заочных общеобразовательных школах распространялись новые методы обучения, направленные на активизацию учебной деятельности и мышления учащихся, комбинировались различные формы и режимы обучения, осуществлялся выезд учителей на участки магистрали для проведения консультаций и семинаров [14, с. 3]. В 1970-е гг. для учащихся вечерних школ впервые были созданы специальные учебники и учебные пособия с указаниями по самостоятельной работе над учебным материалом, разработаны задания для заочников, издавалась методическая литература для учителей вечерних школ. Посещаемость занятий контролировалась партийными и комсомольскими организациями предприятий и постройками. В отдельных организациях учащихся работников поддерживали материальными и моральными стимулами: сохранение заработной платы, направление на санаторно-курортное лечение, присвоение званий «Отличник учебы и труда» и пр.

Много внимания уделялось вопросам кадрового обеспечения. Первоначально в ШРМ, так же, как и в дневных общеобразовательных школах, не хватало педагогов. Некоторые предметы преподавались инженерно-техническими работниками. В дальнейшем кадровая ситуация стабилизировалась. Подавляющее большинство педагогов имели высшее специальное образование. Учителя регулярно поднимали свой теоретический и методический уровень на различных конференциях, совещаниях, семинарах и курсах повышения квалификации. Молодые педагоги получали квалифицированную методическую помощь и моральную поддержку со стороны более опытных коллег.

Таким образом, создание и развитие ШРМ в населенных пунктах зоны строительства БАМа сыграло важную роль в пополнении трудовых коллективов транспортных строителей квалифицированными кадрами, что способствовало успешной реализации масштабного строительного проекта. В сжатые сроки практически в каждом временном поселке были организованы ШРМ или

УПП, ставшие во второй половине 1970-х – начале 1980-х гг. одной из самых востребованных форм получения молодежью полного среднего образования. Условия района нового хозяйственного освоения и особенности транспортного строительства оказали влияние на процесс формирования системы общеобразовательных учреждений для взрослых. Наиболее востребованными оказались формы заочного сессионного и индивидуального обучения, не требовавшие регулярного посещения занятий учащимися, расходов на материально-техническое оснащение образовательных учреждений. Особенностью стройки стали выездные формы заочного обучения, когда на участки к строителям периодически приезжали группы педагогов для проведения занятий, консультаций или аттестации по предмету. Применение гибких форм обучения позволило достичь сравнительно высокой степени охвата всеобщем населении районов стройки. Для сохранения набранного контингента была выработана целая система контроля, материального и морального стимулирования учащихся, в которой помимо школ были задействованы производственные предприятия, партийные, комсомольские и профсоюзные организации.

Хотя успеваемость и качество обучения в вечерних и заочных ШРМ было заметно ниже, чем в дневных общеобразовательных учреждениях,

#### Литература

1. Годовой отчет Дирекции о ходе строительства Байкало-Амурской железнодорожной магистрали за 1977 г. // Гос. архив Хабаровского края (ГАХК). Ф. Р-2021 (Управление Байкало-Амурской железной дороги им. Ленинского комсомола). Оп. 1. Д. 27.
2. Протоколы сессий Ульканского поселкового совета нар. депутатов 15 созыва за 1976 г. // Архивный отдел Казачинско-Ленского муниципального района Иркутской обл. (АО КЛМР). Ф. Р-39 (Ульканский поселковый совет нар. депутатов). Оп. 1. Д. 1.
3. Головоненко Д.В., Лозовая Е.Н. Школы рабочей молодежи в Восточной Сибири в 1950-1980-е гг. (на материалах Иркутской обл. и Республики Бурятия) // Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2012. № 2 (7). С. 27-31.
4. Комплексные доклады о развитии экономики и культуры Северобайкальского р-на 1974-1990 гг. // МКУ «Управление культуры и архивного дела муниципального образования «Северо-Байкальский р-н» республики Бурятия. Номера фонда, описи, дела отсутствуют.
5. Булдыгеров Л.Н. Школы рабочей молодежи Дальнего Востока (1961-1975 гг.) // Основные тенденции гос. и общественного развития России: история и современность. 2018. № 1. С. 36-42.
6. Решения и протоколы исполкома Ульканского поселкового совета нар. депутатов за 1978 г. // АО КЛМР.
7. Королева Т.М. Молодежь Восточной Сибири (1950-е-1991 гг.): моногр. Братск: Изд-во БрГУ, 2016. 374 с.
8. Аргудяева Ю.В. Труд и быт молодежи БАМа: настоящее и будущее. М.: Мысль, 1988. 174 с.
9. Доклад директора школы рабочей молодежи пос. Кунерма на заседании исполкома поселкового совета нар. депутатов, авг. 1978 г. // АО КЛМР. Ф. Р-43 (Кунерминский поселковый совет нар. депутатов). Оп. 1. Д. 5. Л. 4-10.
10. Доклад директора школы рабочей молодежи пос. Кунерма на заседании исполкома поселкового совета нар. депутатов, 11 сент. 1980 г. // АО КЛМР. Ф. Р-43 (Кунерминский поселковый совет нар. депутатов). Оп. 1. Д. 21. Л. 72-76.
11. Власов Г.П. Социально-демографические процессы в новых районах освоения Сибири. Братск: Изд-во БрГУ, 2015. 162 с.
12. Кирилук Д.В. Обучение работающей молодежи в вечерних школах Югры в 1960-1980-е гг. // Вестн. Сургутского гос. педагогического ун-та. 2019. № 6 (63). С. 163-174.
13. Полевые материалы автора (ПМА): интервью с учителем химии. Новоуоянская СОШ, п. Новый Уоян, 2004 г.
14. Мурушкина Г. Докажи делом, что ты - хозяин стройки // Строитель БАМ. 1978. 6 апр.

*Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ и Правительства РБ, проект № 18-49-030010р\_а и гранта Бурятского государственного университета им. Д. Банзарова, проект № 20-10-0502*

Ф. Р-39 (Ульканский поселковый совет нар. депутатов). Оп. 1. Д. 21.

7. Королева Т.М. Молодежь Восточной Сибири (1950-е-1991 гг.): моногр. Братск: Изд-во БрГУ, 2016. 374 с.

8. Аргудяева Ю.В. Труд и быт молодежи БАМа: настоящее и будущее. М.: Мысль, 1988. 174 с.

9. Доклад директора школы рабочей молодежи пос. Кунерма на заседании исполкома поселкового совета нар. депутатов, авг. 1978 г. // АО КЛМР. Ф. Р-43 (Кунерминский поселковый совет нар. депутатов). Оп. 1. Д. 5. Л. 4-10.

10. Доклад директора школы рабочей молодежи пос. Кунерма на заседании исполкома поселкового совета нар. депутатов, 11 сент. 1980 г. // АО КЛМР. Ф. Р-43 (Кунерминский поселковый совет нар. депутатов). Оп. 1. Д. 21. Л. 72-76.

11. Власов Г.П. Социально-демографические процессы в новых районах освоения Сибири. Братск: Изд-во БрГУ, 2015. 162 с.

12. Кирилук Д.В. Обучение работающей молодежи в вечерних школах Югры в 1960-1980-е гг. // Вестн. Сургутского гос. педагогического ун-та. 2019. № 6 (63). С. 163-174.

13. Полевые материалы автора (ПМА): интервью с учителем химии. Новоуоянская СОШ, п. Новый Уоян, 2004 г.

14. Мурушкина Г. Докажи делом, что ты - хозяин стройки // Строитель БАМ. 1978. 6 апр.